Drive on the edge

auto sport 2022年2/10号（隔週金曜日発売）2022年1月28日発売　第59巻第3号　通巻1569号

No.1569

オートスポーツ 2022 2/10号

auto sport

開幕戦モンテカルロ

WRC

ハイブリッド時代の過激な幕開け



M-Sport Ford Puma Hybrid Rally1

特集　2022 SUPER GT

激アツ必至の

GT300



Toyota GR Yaris Rally1

NEW CAR 1

apr GR86 GT

“3台目のFR”そのノウハウと戦闘力

NEW CAR 2　前代未聞の本誌誌上で体制発表

BMW M4 GT3

M社50周年。みなぎる本気。

静かに熱いGT300ストーブリーグ情報

東京オートサロン発

GR GT3 CONCEPT

透けて見える野望



Hyundai i20 N Rally1

“新生HRC”始動

「DNAは変わらない!?」

第7世代インタビュー

坪井 翔

ジャーナリスト対談

2021年F1最終戦アブダビGPの
“ジャッジ”について考える

モヤモヤにさようなら

ドライバー引退後の“第2スティント”

スペシャル対談

星野一義×星野一樹

SAN-EI
CORPORATION



1月14日にホンダの青山本社で開かれた2022年モータースポーツ活動計画発表会。最初に登壇したのは三部敏宏社長だった。ホンダにとってのモータースポーツ活動は「文化」であり「DNA」であることが三部社長の口から語られた。

〝新生HRC〟始動

DNAは変わらない!?

この先、注目しておきたい ホンダ4輪MS活動の要点

Text：大串 信（Makoto Ogushi）
Photo：Honda



年が明けた1月12日のこと。ツイッターを眺めていたら元ニッサンGTチーム総監督、現ニスモ・アンバサダーの柿元邦彦さんが、当日の日本経済新聞の紙面について「ホンダがモータースポーツ系を1社に統合!手強そうだが、負けないぞ」とつぶやいていた。

すでにホンダは昨年10月の段階で4輪、2輪のモータースポーツ活動を完全子会社の「ホンダ・レーシング（HRC）」に統合することを発表していたが、日本経済新聞はなぜかこのタイミングでそれについて記事を掲載しており、柿元氏はその記事を受けてツイートしたものだった。

2日後の14日にホンダは2022年度のモータースポーツ活動について記者発表会を開く予定になっていた。そこでは4輪モータースポーツ活動がHRCに統合されることを含めて、あらためて何らかの説明があるものと期待していたので、ニスモ・アンバサダーである柿元氏の「手強そうだが、負けないぞ」というツイートは、妙に心に響いた。〝ニッサンのニスモ〟が、〝ホンダのHRC〟を意識しはじめたことが分かって、あらためて〝新生HRC〟の位置づけが、より鮮明に見えてきたような気がしたからだ。

ホンダモータースポーツの〝顔〟

ホンダは昨年10月に、4輪モータースポーツ活動をこれまで2輪レース活動を行なってきた子会社のHRCに統合すると発表している。

これを聞いたときには、昨年の『オートスポーツ』本誌（No.1562 12〜15ページ）のレポートでも言及したけれど、モータースポーツ活動を本社とは別の会社に分離すれば「持続性が高まる」というポジティブな見方と、「モータースポーツ活動を切り捨てやすくなる」というネガティブな見方の両方ができると感じた。

70年代に入って石油危機があり排ガス規制が強まった際、日本の自動車メーカーは社会的要求に応えるため、ある意味時代に逆行している（と当時は思われていた）モータースポーツにおける活動からあっさりと手を引いた。その結果、国内モータースポーツは大きな構造転換を迫られることになった。

いま、世界が直面している脱炭素社会への課題の重さは、そのころの比ではない。企業の存亡を賭けて大きな問題に取り組まなければならない時代、良識ある自動車メーカーが不採算性の高いモータースポーツ活動を切り捨てても不思議はない。ホンダが4輪モータースポーツ活動を子会社のHRCへ統合すると聞いたとき、僕が不安に感じた理由がここにある。

だがHRCへの統合を発表した際、渡辺康治ブランド・コミュニケーション本部長は「もともとHRCが設立された際の定款（ていかん：会社を運営していくうえで必要とされる基本的な規則のこと）には2輪だけではなく4輪のレース活動も行なうと書かれており、単に4輪の統合が遅れただけで、未来に向けて専門会社にモータースポーツ活動のノウハウを蓄積するとともに2輪／4輪の両方の活動を通してホ

２輪界における「HRC」といえば世界中のファンに広く、深く、認知されているブランドだ。もはやその説明は不要なレベルだろう。今季からは４輪もその「HRC」ブランドでの活動となる。2022年モータースポーツ活動計画の発表会場では、新たな「HRC」ロゴが貼られたNSX GT3が展示されていた。





昨シーズンの結果報告と今季に向けた体制概要は渡辺康治ブランド・コミュニケーション本部長から説明された。

ンダのレースブランドを打ち出していくための前向きな決断である」と説明してくれた。

非常に説得力ある言葉に、そのときの僕はとりあえず安心したが、その直後に21年シーズンは終わってしまい、新しい動きは見えないままのシーズンオフだったので、どこか気持ちがすっきりしない状態で今回のモータースポーツ活動記者発表会を迎えたのだった。

記者発表会では冒頭、三部(みべ)敏宏社長がスピーチに立ち「ホンダは創業期からレースとともに育ち、レースを通じて人と技術を磨いてきた会社であり、そのレーシングスピリットは現代に生



今後、モータースポーツで培った知見はHRCに蓄積されていく

きる私たちへも変わらず伝承されている」と語ったあと、「モータースポーツは“ホンダカルチャー”の大きな結晶のひとつであり、それを忘れることなく今季も多様なカテゴリーのレースにチャレンジしていく」と宣言した。

さらに、HRCについては「今シーズンからは、これまで2輪レース活動を運営してきた株式会社ホンダ・レーシングに4輪レース活動機能を追加することによってホンダのモータースポーツ体制を強化する」とし、「2輪と4輪の分野でそれぞれが持っている技術・ノウハウの相互連携と運営の効率化を図ることで、より強いレースブランドを目指してモータースポーツ活動に取り組み、“ホンダのDNA”であるモータースポーツを将来に向けて確実に継承していくための強い基盤を築く」と宣言した。内容自体は渡辺本部長が昨年語ったことをなぞったものだったが、社長の口からモータースポーツに対する積極的な姿勢が語られたので、HRC統合についていまに至るまで続いていた、そこはかとない不安感は和らいだように感じた。

これまでホンダの4輪モータースポーツ活動の体制には一貫性がなかった。本田技術研究所の有志が課外活動としてレーシングカー開発を行なうというかたちであったり、それを研究所が業務として支援するというかたちであったり、無限（M-TEC）の活動を研究所が支援したり、研究所主体の開発体制としてHRD（ホンダ・レーシング・デベロップメント）という組織が設立され、それを本社が支援したりな

ど、少なくとも外部からは良く言えば柔軟な、悪く言えば捉えどころのないかたちで進んできた。せっかく蓄積したノウハウが、プロジェクト終了のたびに散逸しがちだったのも当然だ。

今回、HRCというモータースポーツ専門の別会社にまとめることによって、4輪モータースポーツ活動を通して得られた知見はHRCに蓄積されていくはずだ。これまではどこを向いているか分からなかったホンダのモータースポーツ活動に"顔"ができることは対外的に大きな意味があるだろう。

「学校」と「淘汰」のジレンマ

HRCについての説明と並び、今回の記者発表では非常に興味深い発表が行なわれた。それが人材育成体制の刷新だった。F1にたどりついた角田裕毅を例に取るまでもなく、ホンダはこれまで人材育成に力を入れて数多くの有力ドライバーを世に送り出してきた。だが、その「人材育成プログラム」はよくよく眺めてみると、必ずしも整ったものではなかった。

一般にホンダの4輪レーシングドライバー育成プログラムと理解されている流れは、SRSに入校してスカラシップを得た選手がホンダ・フォーミュラ・ドリーム・プロジェクト（HFDP）にステップアップして経験を積み、さらに上位カテゴリーへ進出するというものだが、SRSは「鈴鹿サーキット・レーシングスクール」という名称で分かるように、もともとは鈴鹿サーキットが事業として運営するレーシングスクールである。つまり、鈴鹿サーキットが運営するレーシングスクールの成績優秀者をホンダが運営する育成プログラムが受け入れて、その後の活動を担当するという複雑な構造だった。いわば合弁事業だったのである。

この結果、「学校」として経営する必要があるSRSと、「淘汰」を通して有力選手を作らなければならないHFDPのあいだには、近年ホンダの関与が大きくなっていたとはいえ、齟齬が生じることもあった。

ところが、今回はレーシングスクールレベルから一貫した「ホンダの育成プログラム」と位置づけ、これまで鈴鹿サーキット・レーシングスクールとして運営されてきたSRSの名称を「ホンダ・レーシングスクール（HRS）」へと変更し、若手育成プログラムのさらなる強化を図るとされた。これもまた活動をHRCに統合することと並んだ「ホンダのモータースポーツ」に一貫性を持たせるための決断であり、意思の表れなのだろう。

HRS Honda RACING SCHOOL SUZUKA

HFD Honda FORMULA DREAM PROJECT

会見ではHRCロゴのリニューアルに合わせて、若手育成プログラムのさらなる強化を図ることも発表された。これまでの『鈴鹿サーキット・レーシングスクール』（SRS）は『ホンダ・レーシングスクール』（HRS）へ名称を変更。また、『ホンダ・フォーミュラ・ドリーム・プロジェクト』（HFDP）のロゴも上記のもの（HFD）へとあらためられた。ドライバー育成の領域については、レッドブルとの協力関係を継続・強化していくことがすでにアナウンスされていたが、その具体的な計画も発表された。"新生HRS"ではレッドブルのドライバーがアンバサダーに就任し、世界トップレベルのドライバーが持つ技術をスクール生に直接伝え、世界を目指す若手の成長をサポートするカリキュラムも設けられる予定だという。

これにともない、今回発表された4輪モータースポーツ活動体制も、未来に向けたホンダの姿勢を感じさせるものになっていた。もっともそれを感じたのは、すでに各方面で話題になっている松下信治の位置づけだった。

松下に関してはホンダ内部にもさまざまな意見があると聞くが、これまでのホンダであれば相反する意見のそれぞれに忖度し、無難な結論が出されていたのではないかと思う。つまり「出戻り」は見送られたに違いない。だが、今回は思い切った起用がなされた。これはHRCやHRS同様、全体を統一するための強い意思が働いた結果であるように見える。



松下信治の"出戻り復帰"から モータースポーツ活動に対する ホンダの「強い意志」が感じられた

昨年の活動発表は新型コロナ禍を受けてオンラインで行なわれたが、2年ぶりに開かれた今回の活動体制発表会は、単に22年シーズンの体制発表にとどまらず、今後のホンダがどんな姿勢でモータースポーツに取り組むかを明らかにした、意味の深い場であったように思った。

新生HRCに関しては、社内的な人事のタイミングもあるようで、具体的な体制面については発表されなかった。しかしホンダのHRCは、モータースポーツ専門会社として4輪レースの世界にも乗り込み、ニッサンのニスモ、それから若干立場は違うとは言えトヨタのGAZOOレーシングと戦うことになる。新型コロナウイルスが今シーズンにどんな影響をおよぼすことになるのか見えなくはなっているけれど、その不安を補って余りある期待感を覚えたのであった。

2022年ホンダ国内4輪参戦体制／4輪ドライバー育成概要

存在感を放つベテラン勢。期待される若手の躍進

1月14日の会見では世界選手権を筆頭に、北米、欧州、アジア、国内選手権の2輪／4輪の参戦体制が発表された。下の表は、そのなかから4輪の国内およびドライバー育成を抜き出したものだ。

スーパーGT GT500クラス

ニッサン陣営から呼び戻された松下信治の実力

No.	ドライバー	チーム
8	野尻智紀／福住仁嶺	ARTA
16	笹原右京／大湯都史樹	TEAM Red Bull MUGEN
17	塚越広大／松下信治	Astemo REAL RACING
64	伊沢拓也／大津弘樹	Modulo Nakajima Racing
100	山本尚貴／牧野任祐	TEAM KUNIMITSU

GT500では、昨年ニッサン陣営に所属していた松下信治の“電撃ホンダ復帰”に注目したい。昨年までと同様であれば17号車のエンジニアは田坂泰啓氏になるだろう。松下は、昨年のSF最終戦でポールポジションを獲得したが、そのクルマを作り上げたのは何を隠そう田坂エンジニアだった。スーパーGTにおける塚越広大と田坂エンジニアのコンビネーションはすでに多くの実績がある。ここに松下が加わることでどのような化学反応を示すのか？　今季の台風の目となりそうだ。

スーパーGT GT300クラス

武藤英紀の“電撃復帰”とFIA F4から2名を抜擢

No.	ドライバー	チーム
18	小林崇志／太田格之進	TEAM UPGARAGE
55	武藤英紀／木村偉織	ARTA

GT300ではドラゴコルセの名前が見当たらないのが残念な一方、55号車に武藤英紀が起用されていることはうれしい驚きだった。ここ数年の55号車といえばベテランと若手がコンビを組む布陣が機能していた。昨年までは高木真一が指南役を務め、福住仁嶺、大湯都史樹、佐藤蓮らに惜しみなくアドバイスを施し、若手の成長をうながしていた。今後、その大役は武藤が担っていくことになるのだろう。また、昨年までFIA-F4に参戦していた木村偉織、太田格之進らの若手がGT300でどのような走りを見せるのか。

全日本スーパーフォーミュラ選手権

連覇を目指す野尻智紀と新たな環境で挑む福住仁嶺

No.	ドライバー	チーム
1	野尻智紀	TEAM MUGEN
5	牧野任祐	DOCOMO TEAM DANDELION RACING
6	大津弘樹	DOCOMO TEAM DANDELION RACING
12	福住仁嶺	Threebond Drago CORSE
50	松下信治	B-Max Racing
51	TBA	B-Max Racing
64	山本尚貴	TCS NAKAJIMA RACING
65	大湯都史樹	TCS NAKAJIMA RACING
TBA	佐藤蓮	TEAM GOH
TBA	TBA	TEAM GOH

SFでは、昨年2勝を挙げランキング2位につけた福住仁嶺の移籍に注目したい。福住のスピードセンスに疑いの余地はなく、あとは彼自身がどれだけ戦闘力の高いクルマを作り上げることができるか、チームがどれだけ彼の能力に応えられるのか。道上龍監督にとって今シーズンは勝負の年となりそうだ。そのほかでは昨年、ルーキー・オブ・ザ・イヤーに輝いた大津弘樹がダンディライアンへ移籍したことと、佐藤蓮のステップアップがトピックスとなる。なお、昨年、シーズン序盤に牧野任祐の代役を務め、表彰台も獲得した笹原右京の名前がここには挙がっていなかったことに疑問の声が多く寄せられた。

FIAフォーミュラ2選手権

苦戦する名門DAMSから岩佐歩夢がF2へ挑戦

No.	ドライバー	チーム
17	岩佐歩夢	DAMS

全日本スーパーフォーミュラ・ライツ選手権

将来をかけた勝負の1年木村偉織と太田格之進の主戦場

No.	ドライバー	チーム
1	木村偉織	B-Max Racing
2	太田格之進	TODA RACING

フランスF4選手権

SRSから欧州行きの切符をつかんだ荒尾と野村

No.	ドライバー	チーム
TBA	荒尾創大	──
TBA	野村勇斗	──

ドライバー育成に関しては昨年のFIA F3で1勝を挙げた岩佐歩夢がFIA F2への昇格を果たした。チームの創設者でありオーナーだったジャン・ポール・ドリオ氏が2019年に亡くなって以降、苦戦しているDAMSからの参戦となる。昨年のDAMSはチームランキング8位と低迷したが、そうした環境のなかで光る走りを見せられれば岩佐に対する評価は間違いなく上がるはずだ。国内では木村偉織と太田格之進がSFLへステップアップしたのに対して、フランスF4にはSRS-Fスカラシップを獲得した荒尾創大と野村勇斗の2名が挑むことになった。角田裕毅の背中を追う若手4名にも注目しておきたい。



Text & Photo：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：LAT／HYUNDAI／M-SPORT／TOYOTA

CARLO



M-SPORT

2022 Round 1 開幕戦モンテカルロ

RALLY MONTE-

オールドボーイズたちが浮かび上がらせた？

PUMAとYarisのアドバンテージ

47歳の小柄な身体が宙を舞った。元体操選手、満足できる勝利を収めたときだけに披露するバック宙。まさかそれを、再び見ることができるとは思わなかった。しかも、WRCが新時代を迎え、ハイブリッドシステムを搭載するラリー1のデビュー戦となったラリー・モンテカルロで。通算80勝目。元世界王者セバスチャン・ロウブがWRC最多勝記録を更新した。そして、WRC史上最年長優勝記録も。

「自分でも望外だと思っていた」とロウブ。それもそうだろう。彼はステージのレッキが始まる数日前まで、サウジアラビアでダカールラリーを戦っていたのだから。惜しくも優勝はならなかったが、それでもトヨタ勢と最後まで争い、総合2位でフィニッシュ。終わってすぐ、フランスでMスポーツ・フォードのテストに合流し、新開発のプーマ・ラリー1を数日後に開幕するモンテカルロに向けて仕上げた。

そのような強行スケジュールだっただけに、ロウブ自身も優勝争いができるとは考えていなかったようだ。それも、現代のモンテ・マエストロであるトヨタのセバスチャン・オジエを相手に。ロウブは走り始めのシェイクダウンからいきなり速く、オジエとベストタイムの応酬。その時点で、面白そうな週末になる予感はあったが、これほど素晴らしいラリーを見ることができるとは思わなかった。

ロウブは全17ステージ中、9のステージでベストを記録。最終日のSS16でトップのオジエの左前輪がパンクし、大幅にタイムロス。ロウブの9.5秒先行で最終SSを迎えていた。（as）

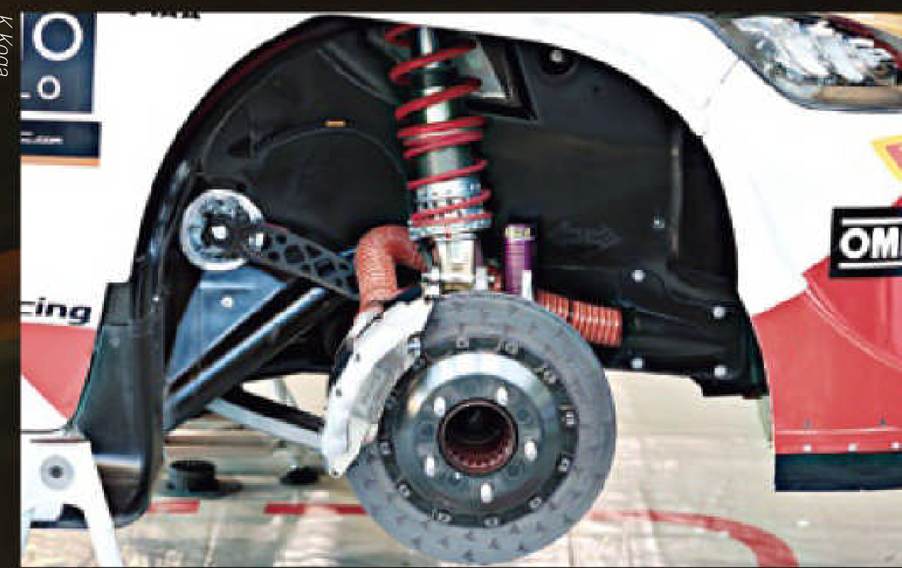

LAT

2022 Round 1

RALLY MONTE-CARLO



K.Koga



K.Koga



K.Koga



（上）トヨタ陣営のダンパーはREIGER製に変更。昨季まではBOS製を使用。（中）ハイブリッドシステムの冷却風導入ダクトのデザインは各陣営、最後のテスト時のものと同じようだ。ヒュンダイは冷えすぎ防止のためか、風量を制限。（下）PUMAとi20のリヤウイングには昨季と同じほどの大きさの翼端板らしきものが……。（as）

K.Koga



総合３番手で３日目を迎えていたエバンス。この日最初のステージでは今大会初のベストを記録。次のSS11でも２番手タイムをマークするなど好調だったが、SS12でコースオフ。脱出も含めて約20分をロスし、勝負権を失ってしまった。（as）

本来なら、25年ぶりにレギュレーションが大きく変更され、WRカーからハイブリッドのラリー１に移行したことからレポートするべきだろう。しかし、そんなマシン規定の変化をときどき完全に忘れるほど、「ふたりのセブ」による優勝争いはハイレベルだった。マシンの開発競争だけでなく、人間同士のバトルが見られたということは、ラリー１規定が正しいスタートを切っ



K.Koga

デイ３（土曜）昼のタイヤフィッティングゾーンでのロウブとオジエ。ロウブは雪があるにもかかわらず、ソフト４本を選択。それに対し、オジエもあえて同じチョイスをしてきた。



Yarisがハイブリッドシステムの運用でもっとも安定

たという証でもある。唯一、完全なワークスチームでないMスポーツ・フォードが表彰台に2台食い込んだのだから、ラリー1規定は、少なくともモンテに関しては大成功だったと言える。

　トヨタ、Mスポーツ・フォード、ヒュンダイ。3マニュファクチャラーが送り込んだラリー1は、ピークパフォーマンスにおいては実力が拮抗していた。そのなかでは、途中で開発をやり直し、チーム代表が突然辞任したヒュンダイのi20Nが、おもにハイブリッドシステムの信頼性の欠如から、本来の性能を発揮できていなかった。クルマとしての素性は良さそうに見えたが、何度もハイブリッドパワーを失い、それがなかなかタイムには現れなかった。もっとも、ヒュンダイ勢がティエリー・ヌービルの1台しか完走できず、それも総合6位に終わったのはおもに別の理由だ。オイット・タナックはタイヤ選択のギャンブルに失敗し、クラッシュ、パンクもあって戦列を去った。オリバー・ソルベルグはコースオフによりフロントを破損し、最後はメカニカルトラブルでリタイア。ヌービルにしても、ダンパーが壊れてアッパーマウントを結束バンドで固定しながら走るなど、ハイブリッド以外のトラブルやアクシデントも相次いだ。開発の遅れが大きく響いたのは明らかだった。

　トヨタは、3車のなかでもっともハイブリッド系の問題が少なく、性能が終始安定していた。エルフィン・エバンスと勝田貴元はコースオフで上位フィニッシュの可能性を失ったが、全車が完走したのはGRヤリス・ラリー1

TOYOTA

2022 Round 1
RALLY MONTE-CARLO



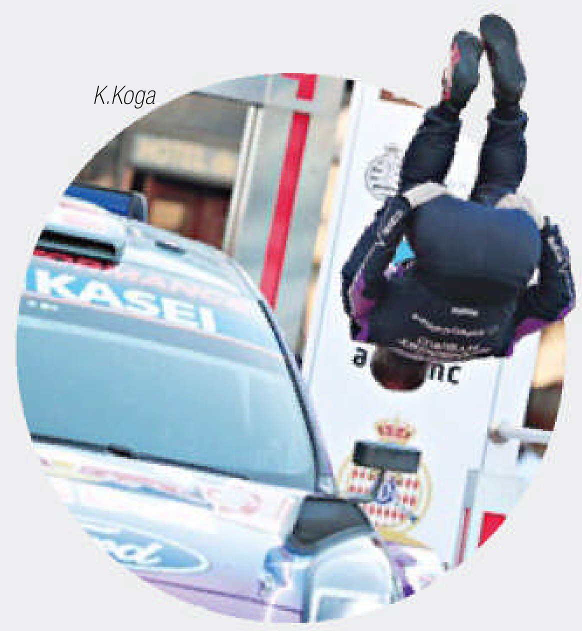


Hyundai



Hyundai

ヒュンダイのRally1初戦は散々な内容となってしまった。ステージウインは最終日SS15でのヌービルの1回のみ。ヒュンダイ全体として見ても、ステージ上位に顔を出すことが少なかった。ヌービルはパワーステージのフィニッシュ後のインタビューでも、コメントに詰まるほど意気消沈。3台目としてスポットで参戦したソルベルグは車内に排ガスが入り込んでくるトラブルに見舞われており、デイ4午前に体調不良でリタイアを強いられた。(as)



K.Koga

のみ。興味深かったのは、開幕前は新世代のラリー1をもっともうまく乗りこなせるのではないかと言われていた、21歳のカッレ・ロバンペラがラリー序盤に大苦戦し、チーム内最年長のオジエが最初から速かったことだ。

ラリー1はハイブリッド初採用の裏で、アクティブセンターデフやパドルシフトが廃止された。クルマとしては曲がりにくくなり、ロバンペラのようにドリフトを多用するフィンランド系ドライバーのほうが新しいクルマを「曲げられる」のではないかと、チームのエンジニアも含めて多くの者が考えていた。ところが、ロバンペラはハンドリングに手を焼き、中盤までまったくタイムが上がらなかった。ベテランで、センターデフのないマシンに久しく乗っていなかったオジエのほうがうまく走らせることができていたのだ。

オジエだけでない。ロウブもそうだ。一般的には、年をとればとるほど、新しいシステムや機械に慣れるのが難しくなっていく。しかし、彼ら大ベテランはハイブリッドシステムの特性を素早く理解し、アクティブセンターデフのないクルマも難なくコントロール下に置いていた。それが経験によるものか、稀有のドライビングセンスによるものなのかは分からないが、舞台がトリッキーなモンテカルロであったこと

WRC 2022 Round 1 Monte-Carlo result (top 10)

20 - 23 January 2022 / SS: 17 (296.03 km) / Total Distance: 1,511.47 km

Pos	No.	Driver / Co-Driver	Car	Eligibilty	Total Time / Diff 1st
1	19	S. Loeb / I. Galmiche	Ford Puma Rally1	M	3:00'32"8
2	1	S. Ogier / B. Veillas	GR Yaris Rally1	M	10"5
3	42	C. Breen / P. Nagle	Ford Puma Rally1	M	1'39"8
4	69	K. Rovanpera / J. Halttunen	GR Yaris Rally1	M	2'16"2
5	44	G. Greensmith / J. Andersson	Ford Puma Rally1	None	6'33"4
6	11	T. Neuville / M. Wydaeghe	Hyundai i20 N Rally1	M	7'42"6
7	20	A. Mikkelsen / T. Eriksen	Skoda Fabia Evo	WRC2TDC	11'33"8
8	18	T. Katsuta / A. Johnston	GR Yaris Rally1	MT	12'24"7
9	27	E. Cais / P. Tesinsky	Ford Fiesta MarkⅡ	WRC2TDJC	12"29"2
10	22	N. Gryazin / K. Aleksandrov	Skoda Fabi Evo	WRC2TDC	13'41"3

ポディウムでの最初の並び順は違っていたのだが、記念撮影ではロウブとオジエが並んだ。上はRally1時代の幕開けによみがえった、ロウブのバック宙。(as)



M-SPORT



PUMAの扱いやすさはシーズンのアドバンテージに

も要因のひとつに違いない。

今年は全体的にドライながら、一部濡れている区間は朝晩に凍結し、路面変化を読む力が求められた。加えて、ハイブリッドブーストによる不安定なエキストラパワーがかかるのだから、多くのドライバーにとって例年以上にトリッキーなコンディションだったと言える。ロウブは過去7回、オジエもIRCとして開催された大会も含めれば8回、モンテカルロで勝っている。彼らのこのラリーでの経験値の高さが、ハイブリッドマシン初戦の助けとなったことは間違いないだろう。

クルマ全体の仕上がりという点では、プーマ・ラリー1が良かった。ロウブは何度かハイブリッドブーストを失ったが、それでもオジエから大きくは遅れなかった。また、どちらかというとペイドライバーとして見られることが多かったガス・グリーンスミスも序盤から速く、キャリア初のベストタイムを刻んだ。彼らのコメントを聞く限り、かなり乗りやすく素性が良さそうだ。Mスポーツの開発陣は素晴らしい仕事をしたと言える。彼らは技術規定のパラダイムシフトを、ブーストに転嫁することに成功したのだ。

ラリー1の挙動は、やはり重くなっているだけに、WRカーと比べてモッサリして見えることが多かった。それでも、ロウブとオジエの素晴らしい戦いにより、そんなことをあまり意識させないほど、WRC新時代にポジティブな印象を持つことができた。クルマは変わっても、主役は人間なのだなと、あらためて思えたラリーだった。

新章、開幕宣言。

2022 SUPER GT
TOKYO AUTO SALON 2022

激アツ必至のGT300

2022年シーズンに向け、スーパーGTの動向は例年以上に早い
GT500ではトヨタが昨年12月6日、ホンダが1月14日に体制を発表
そしてコロナ禍にあって2年ぶりの開催となった東京オートサロン会場では
GT300チームの参戦体制発表やニューカラーのお披露目があった
なかでも目を引いたのが、レイズブースでアンベイルされたGR86
aprが手がけた"3台目"のFRマシン、その実態に迫る

Text：高藤昌洋（Masahiro Takato／本誌）
Photo：後藤 純（Jun Goto）／apr




RAYS
AUTOBACS
SUPER GT
GT300 新型車両
VARIS OFFICIAL SHOP
HKS
RAYS
YOKOHAMA

J.Goto

3台目のFRで成し遂げた

“1000分台”の精度

apr GR86 GT



2021年シーズンの第7戦もてぎ終了後、30号車のチームリリース内で「最終戦がプリウスPHVのラストレース」となることが明かされた。aprでは19年からトヨタGRスポーツ プリウスPHVを2台走らせている。もう1台の31号車はハイブリッドシステムを搭載し、市販車へとつなげる開発車両という役目も担っている。対して30号車はハイブリッド非搭載。31号車のチームリリースに、「ラストレース」という文言はなかった。

考えてみれば、ハイブリッド非搭載である30号車においては、ベース車両をプリウスPHVにこだわる必要はない。20年シーズンに埼玉トヨペットGBがデビューさせたGRスープラGTの開発には、aprが協力している。21年シーズンには、GRスープラGTの参戦が3台に増えた。埼玉トヨペッ



J.Goto



J.Goto



J.Goto



J.Goto

1前方に張り出したフロントノーズは風を切り、空気を左右に振り分ける。風を最初に受けるフロントマスクのデザインは空力に大きく影響する部分で、金曽代表が「良くできたスポーツカー」と語る要因のひとつ。GR86 GTでは、リップ部分も含めて市販モデルの形状をそのまま残している。2フロントフェンダー後端はシンプルな処理ながら、内側と外側のダクトで効率良くホイールハウス内の空気を引き抜く形状。3ターボエンジンのBRZに比べ、冷却に余裕があることからダクトは控えめ。中央のパワーバルジはドライバーへの送風用として20㎜かさ上げしている。4太いリムがフェアリングとして機能し、空気抵抗を減らす効果があるレイズ製のGT300専用ホイール。オートサロン会場では、新色のシャイニングブラックメタルをショー用として特別に装着していた。



 J.Goto



1

3台目のFRで成し遂げた

“1000分台”の精度

apr GR86 GT



2

J.Goto



3

J.Goto

❶前後のオーバーハングは900㎜という規定がある。GR86やGRスープラはサイズ的に余裕があるため、リヤウイングとディフューザーが突き出すようになり、リヤウイングの下に大きな空間ができる。空力特性としてはCピラーも含めたボディフォルムでGRスープラのほうが勝っているが、プリウスPHVよりは「断然良い」とのこと。またSDGsの一環として、前後フェンダーのバーチカルフィンとリヤウイングの翼端板には天然繊維素材（麻）が使われている。❷リヤフェンダー後端はGRスープラGTに近いデザイン。❸リヤウイングは下面の効率を上げるべくスワンネック式に。❹リヤフェンダー上面をドア付近まで伸ばし、前方からの風を効率良くリヤウイングへと導く。また、フロントタイヤからの乱流をせき止める機能も有している。❺カウルを留めるネジは沈頭に、さらに写真のズースファスナーもフラットになるタイプを選択し、空力の妨げにならないようにこだわった。❻サイドステップは前後フェンダーとつながる整流を考えたデザイン。

トは20年に2勝、さらに21年にはマックスレーシングとLMコルサも勝利し、ポテンシャルの高さを証明している。となれば、30号車もGRスープラGTに――というのは、自然な流れに思えた。ただ、「ラストレース」というリリースが出されると、次期マシンとしてGR86の噂も聞こえてきた。果たして、東京オートサロンで披露されたのはGR86だった。

GR86はマイルドな特性

過去に何台ものレーシングカーを独自に製作してきたaprにとって、19年のプリウスPHVは初めてのFRマシンだった。それまではすべてミッドシップで、エースカーの31号車はタイトル争いの常連であり、実際ドライバーズタイトルを4度獲得している。しかし、19年は大苦戦。百戦錬磨のaprであっても、やはり初のFRは勝手が違ったのだろう。その後の進化によって20年にはポールポジションを獲得、21年には優勝も果たしたが、〝2台目のFR〟といえるGRスープラGTに比べると、パフォーマンスで劣っていたのは否めない。

そもそも、エコカーのプリウスPHVとスポーツカーのGRスープラでは素性の成り立ちが違う。ルーフやウインドウのシルエットは市販車そのままであり、空力に大きく影響する。「とくにCピラーから後ろ」とは、aprの金曽裕人代表だ。

「GRスープラは真上から見ると、後方が絞られていてティアドロップみたいになっている。それに比べてプリウ

J.Goto



5



6

J.Goto



4

J.Goto



J.Goto

400回を超える風洞実験を重ね導き出された「良い数値」

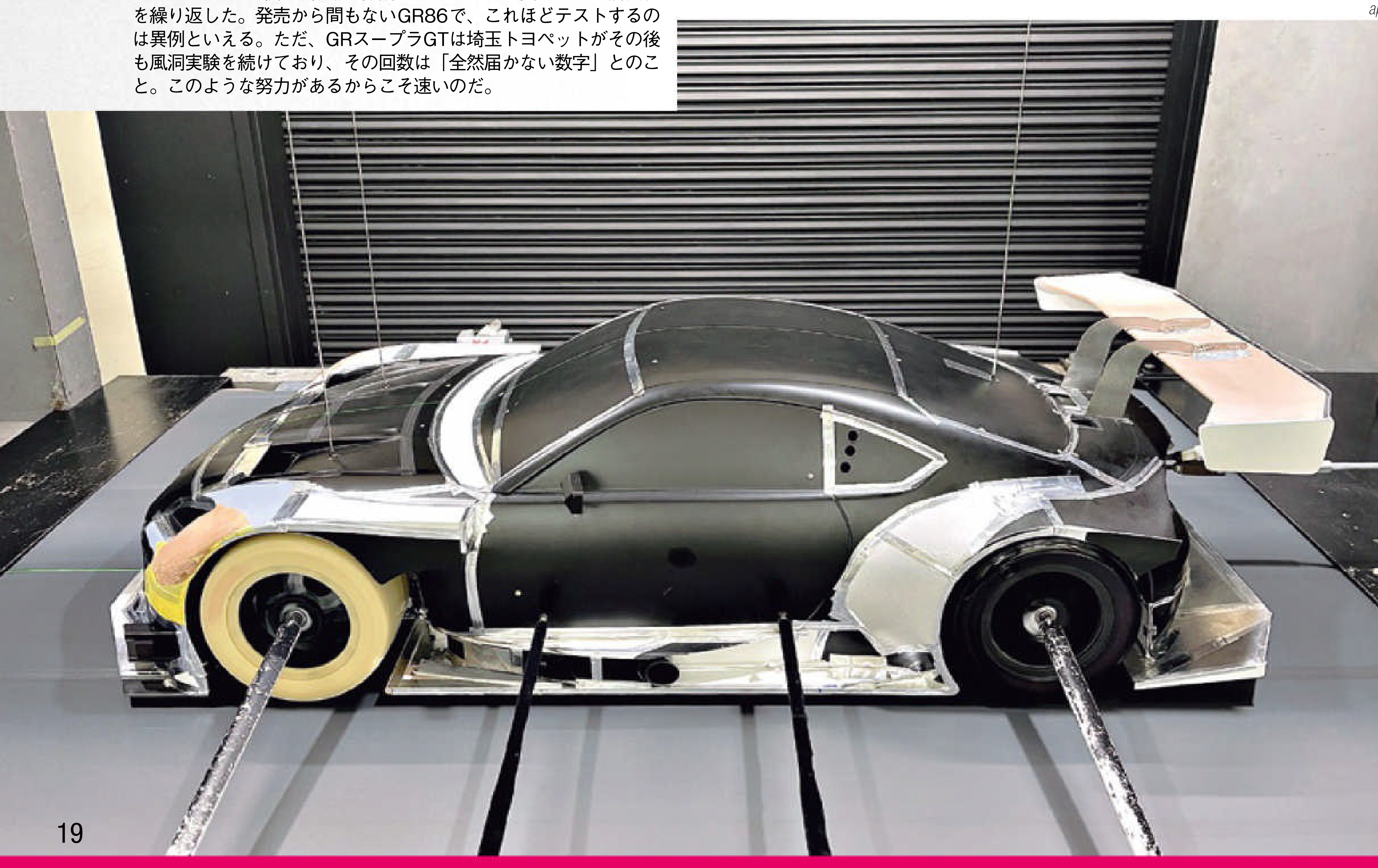
スPHVは、Cピラーが真っすぐ後ろまで伸びている」

　GT500のGRスープラでも、空力特性で語られる部分だ。後方に向けて絞り込まれたCピラーは、ロードラッグに効果があると言われている。だから、GRスープラは最高速が伸び、富士で速い。さらに、その形状は「リヤウイングを積極的に使える」と金曽代表は付け足す。「リヤウイングでダウンフォースを一番稼いでいるのは、両端だから」。

　フロントウインドウに当たった空気は跳ね上げられ、ルーフ後方にあるリヤウイングの中央付近には効率良く風を送れない。フロントフェンダー上面からサイドウインドウ、リヤフェンダー上面を流れる空気のほうが、リヤウイングに効率良く風を送れる。そこで活きるのがGRスープラの絞り込まれたCピラーだ。リヤウイングへの"道"が広いのだ。「プリウスだとこれぐらいだけど、GRスープラはここまで使える」と金曽代表が指し示したリヤウイング端からの場所は、GRスープラがおよそ3倍の位置だった。

　また、GRスープラはリヤウイングとディフューザーが後方へと突き出し

apr



3Dプリンターも使い、現場で微調整しながら400回以上の風洞実験を繰り返した。発売から間もないGR86で、これほどテストするのは異例といえる。ただ、GRスープラGTは埼玉トヨペットがその後も風洞実験を続けており、その回数は「全然届かない数字」とのこと。このような努力があるからこそ速いのだ。



J.Goto



J.Goto

J.Goto

2台が参戦体制発表。タイヤ戦争も勃発!?

会場ではレイズ製ホイール装着車として、30号車の永井／織戸の継続（写真下。右は金曽代表）、今季から参戦するシェイドレーシングは平中とルーキー清水というラインアップ（写真上。右は林代表）になることが発表された。タイヤは30号車がヨコハマ、シェイドレーシングがダンロップ。もう１台はブリヂストンという噂も？

ているのに対し、プリウスPHVはリヤウイング、リヤハッチの後端、ディフューザーが車両の最後端に並んでいることも空力への影響として挙げた。「リヤウイングの下に大きな空間があるGRスープラのほうが、たっぷりの風をリヤウイングに当てられる」という。これは2シーターでショートデッキのGRスープラと、５人乗りで荷物もしっかり積めるプリウスPHVというキャビンの違いによるもの。さらに、キャビンの大きさはホイールベースにも関与し、レーシングカーのプリウスPHVが2750㎜で、GRスープラGTが2590㎜となる。

では、apr GR86 GTはどうなのか。前後フェンダーの処理、後方に突き出たリヤウイングとディフューザーを見ると、GRスープラGTに近い。ホイールベースは2650㎜だ。「GR86 GTとGRスープラGTは親戚みたいな間柄で、プリウスPHVは異国の人って感じ」と金曽代表は笑う。「GR86は良くできたスポーツカー」。

すでに400回超の風洞実験（25%スケール）を重ね、「良い数値」が出ているという。張り出したフロントノーズは空気を左右に振り分ける。フロントフェンダー上面、サイドウインドウを流れた空気は、ドアのすぐ後方まで伸ばされたリヤフェンダーの上面も利用してリヤウイングへと導かれる。金曽代表が指し示したリヤウイング端からの位置は、プリウスPHVとGRスープラGTの中間あたりだった。４人乗りの２by２となるGR86のCピラーは絞り込まれておらず、その差が出

TRD製レーシングエンジン搭載 ドライバーズシートはやや中央寄りに

たようだ。同じスポーツカーでも、やはりGRスープラは格上なのだろう。

ホイールベースについてはGR86 GTの利点も挙げる。GT300のなかで長い部類に入るプリウスPHVは、小さなコーナー、連続するコーナーで動きがダルになる。ショートホイールベースのGRスープラGTはキビキビと曲がり、空力が良いから高速コーナーも安定している。だが、ピーキーすぎてドライバーのレベルが問われるクルマでもある。プリウスPHVより100㎜短く、GRスープラGTより60㎜長いGR86 GTは、GRスープラGTをマイルドな操作性にしたイメージで扱いやすいという。この特性は決勝のロングランで効いてくるはずだ。

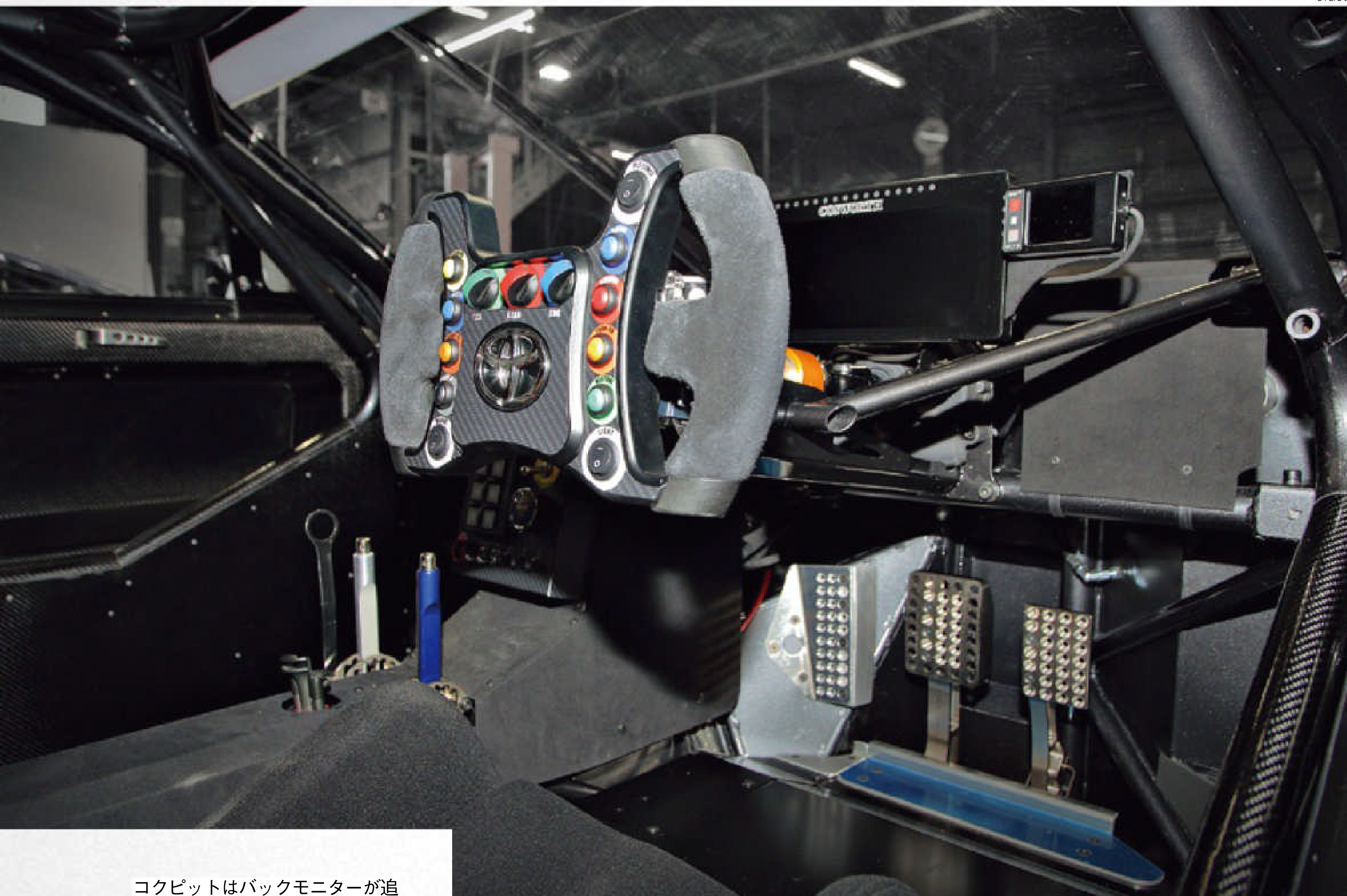
コンマ1㎜も狂わせたくない

21年から、それまでのJAF-GTはGTA-GT300という区分にあらためられた。コロナ禍にある20年以降は海外戦ができない状況にあるが、スーパーGTはFIA（国際自動車連盟）公認の国際シリーズである。そしてGTA-GT300となったのを機に、車両規則も変更になった。ドライ



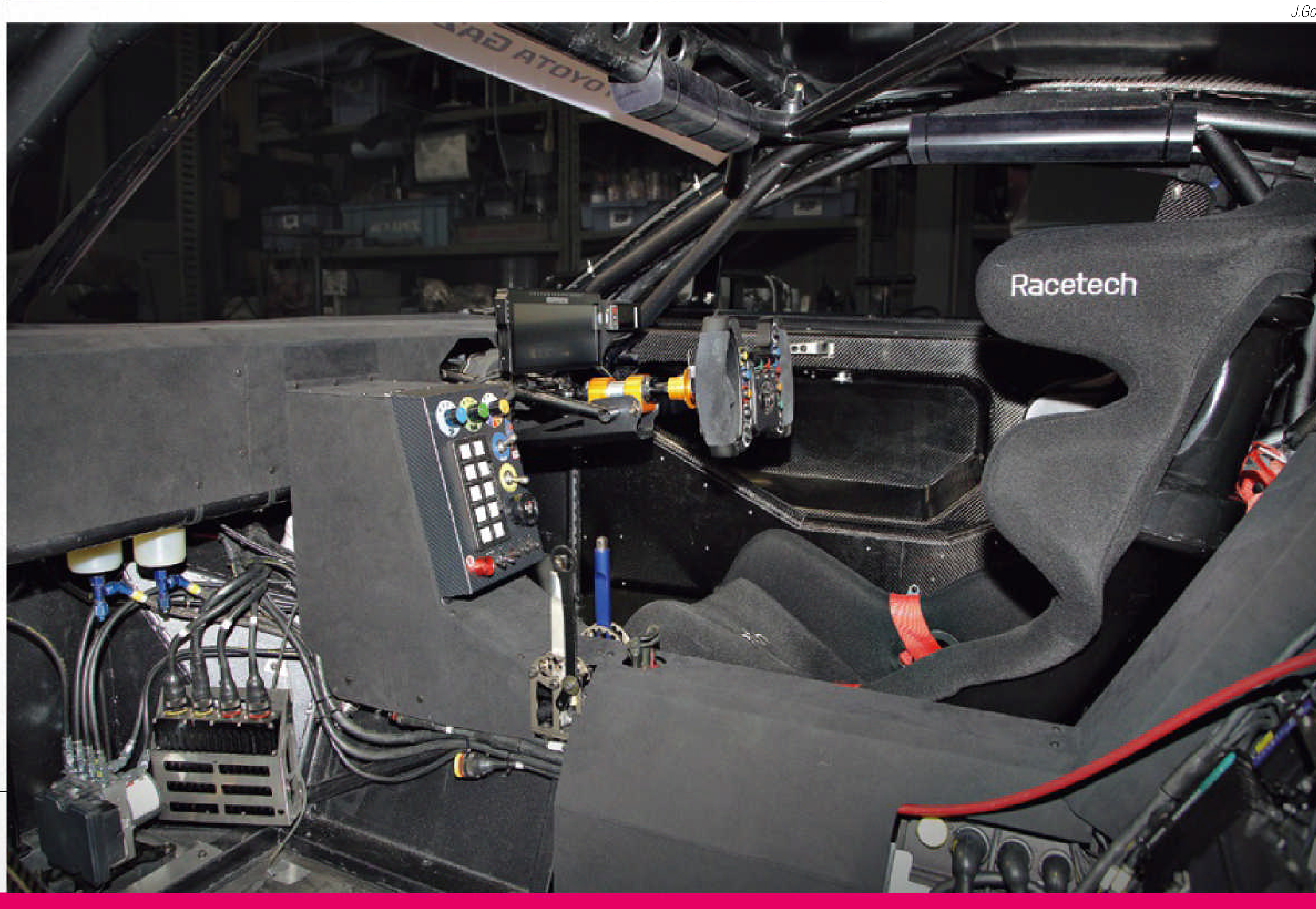
スケジュールの都合上、エンジン補機類やインナーフェンダー等は未装着の状態だった。TRD製のV8レーシングエンジンは2UR-Gがベースで、プリウスPHVとGRスープラGTと同じ仕様。もとはかさが小さい水平対向エンジンを積むGR86だけに、V8の搭載は苦労したと思われたが「プリウスPHVに比べればすごいラク」と金曽代表。

J.Goto



コクピットはバックモニターが追加される程度で、ほぼ出来上がっていた。ステアリングは19年のプリウスPHVとともに新造したaprのオリジナル製。全体的にはGRスープラGTに近いが、FIA規定のロールケージとするにあたり、ヘッドスペースを確保するためにドライバーズシートはやや中央寄りにセットされる。そのオフセットぶん、センターパネルのスイッチ類は横配置から縦配置になっていること、また「老眼対策（笑）」にもなる大型ディスプレイの採用がおもな違いだ。

J.Goto



バーの安全性をより高めるべく、FIA規定のロールケージとすることが定められたのだ。ちなみに、21年にはスバルBRZが新車としてGT300にデビューしたが、20年のうちに公認を得ているため新規則には当てはまらない。GR86 GTが、GTA・GT300規則に則った初めての車両となる。

FIA規定のロールケージはパイプ径、パイプの厚み、曲げ方、フレームにつなぐ箇所等、細かい決まりがあるという。「JAF規定のロールケージでも安全面に問題はないけど、見習うところは多かった」と金曽代表。

それまでは溶接でパイプをつないでいたところを、1本のパイプを曲げて作る必要があったという。しかも、機械による冷間曲げでなくてはならない。パイプを曲げるには、小さな圧力で曲げられるように焼き入れする熱間曲げ（いわゆる手曲げ）という加工手法を用いることも多いが、熱を加えると硬度が変わってしまい、作り手によっても熱の入れ加減でも精度に違いが出てしまう。機械の冷間曲げなら、常に確実な精度で作れるわけだ。

aprではロールケージだけでなく、ほかの精度にもこだわった。たとえば、直径10㎜のボルトを通すネジ穴は、通常なら10・1㎜など少しオーバーサイズにする。しかし、GR86 GTでは10㎜のボルトならネジ穴も10㎜にした。それはフレームを作る最初の段階から取り入れており、いっさいのガタがない組み付けを可能にしたという。

「これまでaprが作ってきたクルマは、ホイールベースの左右で1㎜すら変わらない」と金曽代表は断りを入れつつ、「プリウスPHVが10分台、GRスープラGTが100分台、そしてGR86 GTが1000分台の精度。ミリ単位はもちろん、コンマ1㎜も狂わせたくない。aprとして社内基準を上げたかった、というのが一番の理由。もうね、僕の趣味（笑）」と語る。

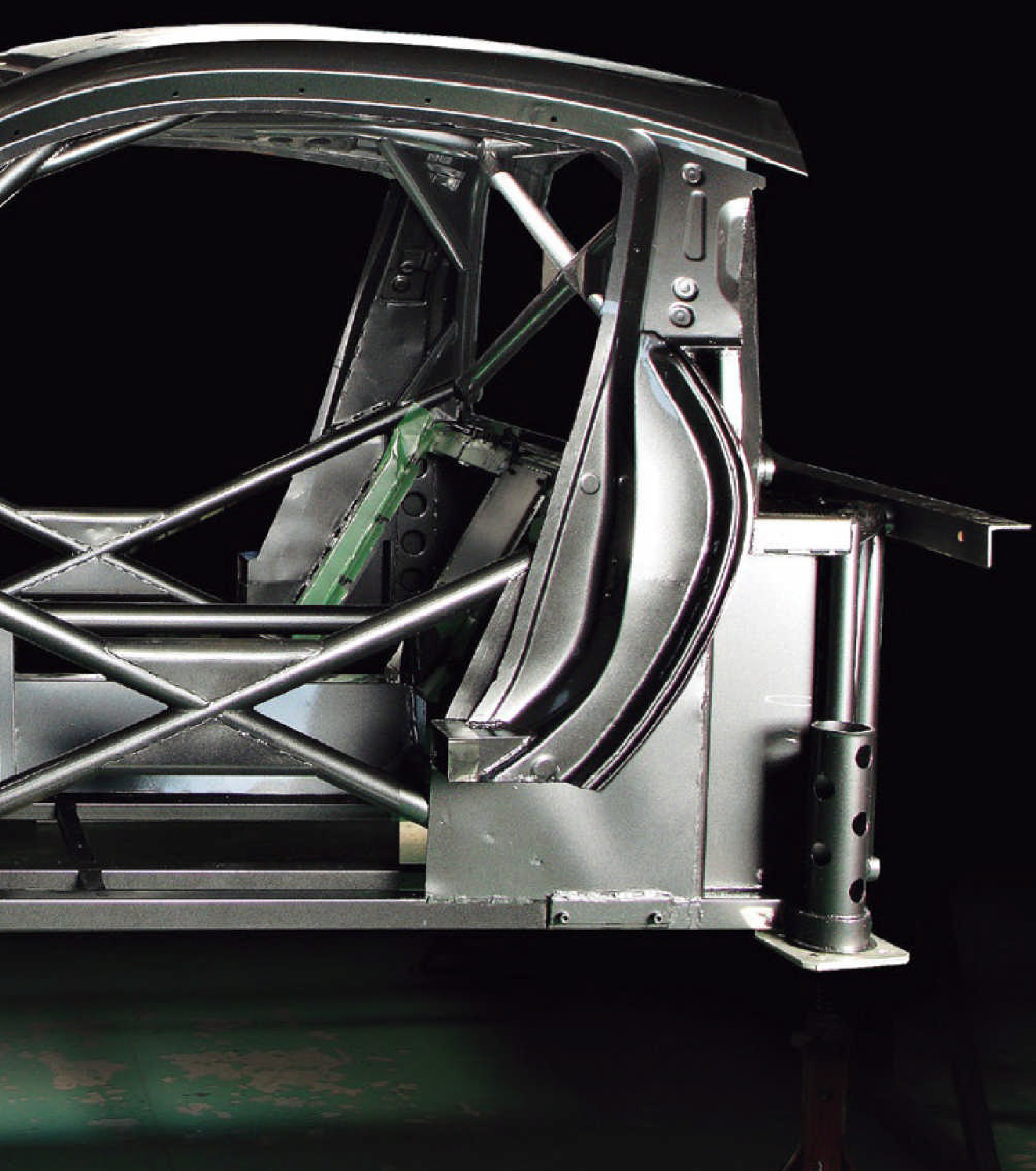
FIA規定のロールケージは、これまでのJAF規定より8～10kg重く、しかも高い位置にあることからパフォーマンス的には不利に働く方向だ。そのマイナス面を補うべく、カウルを留めるネジを沈頭にして空気の流れを妨げないようにしたり、パイプフレーム側で軽量化するなど、一見しただけでは気づかないような細部まで工夫が凝らされている。そして1000分台の組み付け精度は、どこかで入力が逃げるということなく、細かなセッティングにもきっちりと反応してくれる。

「（GTA・GT300のなかでの）パフォーマンス的にはBRZとGRス



J.Goto

多少の歪み等を考慮し、ネジ穴はネジに対して少しオーバーサイズにするものだが、GR86 GTでは10㎜ネジのネジ穴はピッタリ10㎜に。これが1000分台の精度を生み、いっさいガタのない組み付けを可能にした。



apr GR86 GT _SPEC.

項目	仕様
ベース車両	GR86
全長×全幅×全高	4550mm × 1950mm × 1100mm
車両重量	1100kg 以上
ホイールベース	2650mm
トランスミッション	ヒューランド6速シーケンシャル
クラッチ	OGURA CLUTCH
サスペンション	前後：ダブルウイッシュボーン
ホイール	RAYS製 前後：13J × 18inch
エンジン型式	2UR-G（TRD製レーシングエンジン）
エンジン仕様	V型8気筒自然吸気
排気量	5400cc

昨季GT300にデビューしたBRZは、ホイールベースが2696㎜で全長もそのぶん伸びて4596㎜となる。GTA-GT300ではベース車のホイールベースが2600㎜以下の場合、5％内での延長が認められており、そこで差異が生じた。GR86とBRZは兄弟車だが、GT300ではGR86 GTが5.4ℓのV8エンジン、BRZが2ℓの水平対向ターボを積む。エンジン特性はもちろん、重心高や重量配分など、2台のキャラクターはかなり違うことが分かる。

ープラGTが同じくらいで、GR86 GT、プリウスPHVの順かな」と金曽代表は言うが、GR86 GTには“格上を食う”潜在能力が秘められているように感じた。GR86 GTは、オートサロン会場で参戦が発表された30号車とシェイドレーシングだけではなく、計3台になると予想される。GRスープラGTとの“親戚争い”、さらに21年王者のBRZとの“兄弟対決”、そこにaprのエースカーとして負けられないプリウスPHVも加わり、激アツの戦いが繰り広げられる。

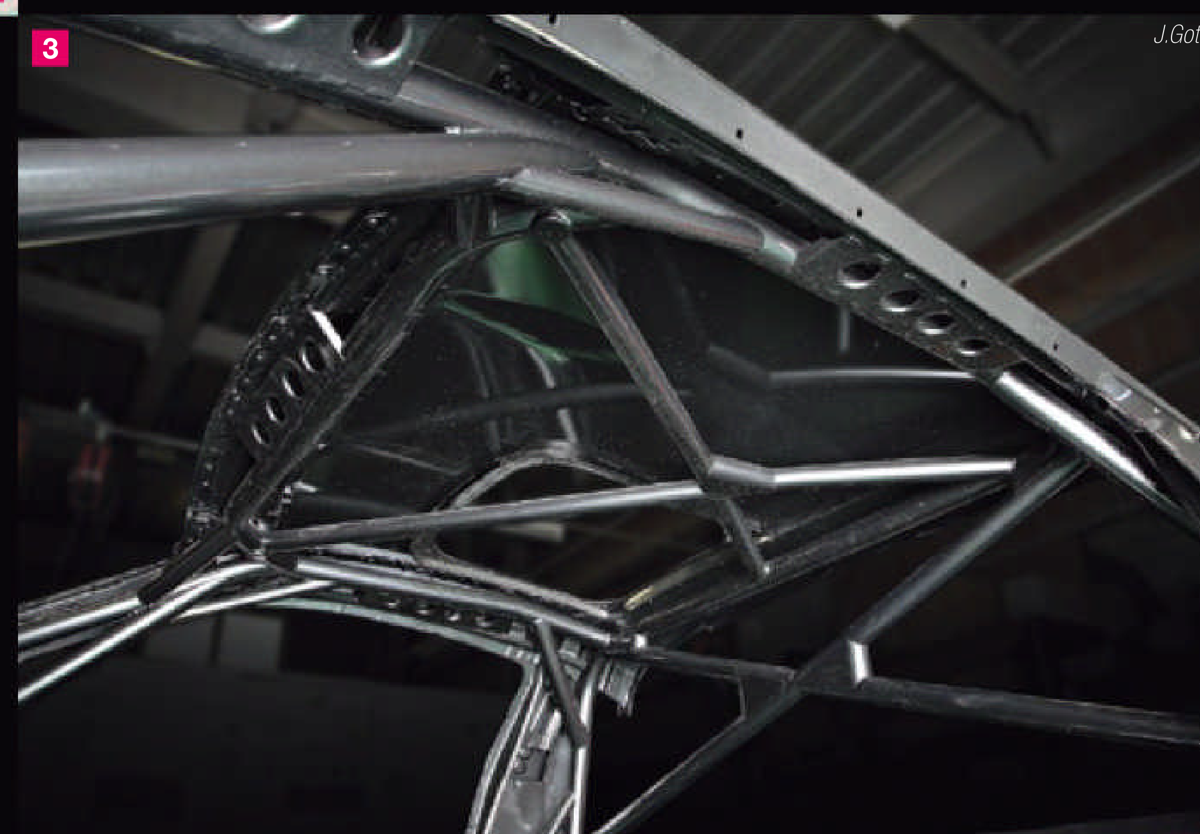

J.Goto

1


2

J.Goto

ロールケージのみFIA規定で、aprがJAF規定で作ったパイプフレームと合体させている。パイプフレーム部はGT3車両でいうところのホワイトボディであり、これがGTA-GT300の基準となっていく。1ドライバーズシートが中央寄りになったことで、プロペラシャフトが通るセンタートンネルは台形から三角形に変える必要があったという。2FIA規定では場所によってパイプの径や厚みが異なり、パイプをつなぐポイントなども細かく定められている。3 4ロールケージ後方はこれまでパイプを溶接でつなぐこともできたが、FIA規定によって冷間曲げ、さらにアールも定められた。これによりヘッドスペースが窮屈になり、ドライバーズシートを中央寄りにオフセット。安全性を高めることはできたが、8〜10kg重くなっている。ただ、GR86のルーフはアルミ製で、スチール製のGRスープラやプリウスPHVに比べるとデメリットは軽減できるそうだ（素材変更不可）。


3

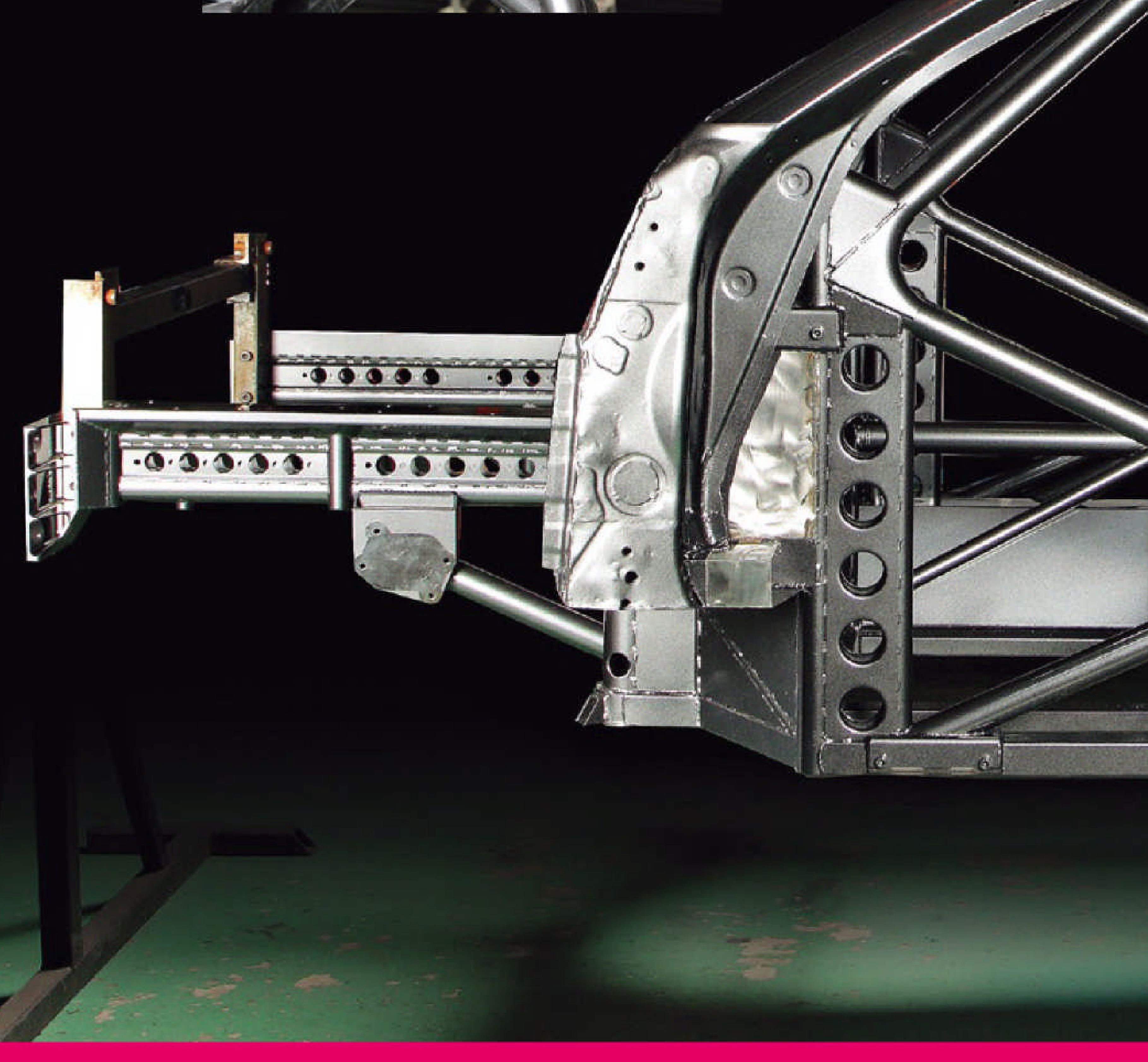
J.Goto


4

J.Goto

3台目のFRで成し遂げた
“1000分台”の精度
apr GR86 GT

FIA規定のロールケージと JAF規定のパイプフレームが合体 GTA-GT300の新基準に



J.Goto

auto sport 独占スクープ!
前代未聞の誌上参戦体制発表

本誌発売日同日(1月28日)BMW Japanの
公式YouTubeでもオンライン発表会開催
https://www.youtube.com/c/BMWJAPAN_YouTube



2022年仕様カラーリング

チームにM4 GT3が届くのは早くとも2月上旬とのこと。そのためここでは、PR用に撮影した実車に2022年仕様カラーのイラストを添えて紹介していく。

みなぎる本気

2022年5月に創立50周年を迎えるBMW M GmbH
チーム名に『BMW』を冠することが認められた
チームスタディにとっても特別なシーズンとなる
新車両M4 GT3の投入、ドライバーラインアップ、タイヤ――
本気度あふれる新体制を、どこよりも早い“先出し”でお届けしよう



BMW Team Studie
Studie BMW M4

50 JAHRE BMW M

Text：山田弘樹（Kouki Yamada）
Photo & Illustrations：Studie

M社50周年、節目のタイトル獲りへ

2022年仕様レーシングスーツ
ボディカラーに合わせ、上半身にストライプを施したレーシングスーツ。ボディ同様、M社50周年を記念したロゴが大きく掲げられている。



「世界中でタイトルを獲る」BMWからの至上命令

みなぎる本気

BMW Team Studie
Studie BMW M4

M社50周年、節目のタイトル獲りへ

アジア唯一のワークスチームであるBMWチームスタディが、オンライン発表会と同日に本誌で今季のスーパーGTにおける体制を発表した。その理由をスタディ代表である鈴木康昭氏は、以下のように説明した。

「いままでにない、面白いかたちで発表したかったんです。というのも、今季はBMWとスタディにとって特別な年になるからです。BMW M社は今年で50周年を迎えます。そしてすでに公表しているように、マシンも新型M4 GT3となりました。これに合わせてチーム体制をいままでにないほど強化して、今シーズンのスーパーGTに臨みます！」

チームスタディの布陣は、まず総監督に鈴木代表が一年ぶりに復帰。スポーティングディレクターには、2021年度の監督を務めた熊谷亮氏が就任した。また、チーフエンジニアはこれまでどおり高根裕一郎氏が担当し、コロナ禍の状況次第ではあるが、ドイツからもエンジニアの来日が予定されているという。

そしてドライバーには14年から所属する荒聖治に加え、BMWワークスドライバーであるアウグスト・ファルフスを迎えた。また、サードドライバーには近藤翼というラインアップとなる。

さらに今季は、タイヤにミシュランを選択。こうした極めて強力なパッケージングを実現できた理由を鈴木代表は、「BMWの本気」であると語った。

「先ほども言いましたが、今年はM社が50周年を迎えます。これに関してBMW本社はさまざまなコンテンツでM社をプレゼンテーションしていくのですが、そのなかには当然モータースポ



ーツもあります。そしてレースにおいても『世界中でタイトルを獲る』という檄が飛ばされているのです。

そのなかでBMWは、スーパーGTを『世界で一番のツーリングカーレース』だと認識しています。DTMでクラス1がなくなり、GT3がトップカテゴリーとなったいま、もっとも価値あるレースとしてスーパーGTを捉えているんです。これはスタディにとっても非常にうれしいことであり、名誉なことです。

そしてスーパーGTで勝つために、BMWは『必要なものは全部提供する』とコメントしています。ただそのぶん、必ず結果を出さなくてはいけなくなりました。スーパーGTは、そんなに簡単なものではないよ？　とは本国にも伝えてあるんですけどね（笑）」

必勝体制のドライバー&タイヤ

こうした経緯からチームスタディには必勝体制が築かれた。というわけでここからは、ドライバーとタイヤ、そしてマシンについてより深くそのポテンシャルを検証してみよう。

まずそのキーパーソンとなるであろうファルフスは、12年から18年までDTMで腕を振るったワークスドライバーであり、現在はWEC（FIA世界耐久選手権）を中心に活動している。チームスタディとのジョイントは14年、16年、17年の鈴鹿1000㎞で、ヨルグ・ミューラーとともに日本でもその名を広め、多くのファンを獲得した。

「ファルフスは、現在BMWがもっとも信頼しているドライバーのひとりで

Driver
荒 聖治



Driver
アウグスト・ファルフス





Driver
近藤 翼

BMW Team Studie 2022年参戦体制



チーム代表兼総監督
鈴木康昭



スポーティングディレクター
熊谷 亮



チーフエンジニア
高根裕一郎



チーフメカニック
渡辺一輝

2014年からチームスタディのエースとしてチームを牽引してきた荒の相棒として、BMWワークスドライバーであるファルフスが加入。セッティングデータがない新車の場合、序盤は厳しい戦いが予想されるが、日本のサーキットを知り尽くす荒、M4 GT3を熟知したファルフスのコンビなら、早々に結果を出すことも不可能ではないはず。ファルフスについてはコロナ禍での入国規制という懸念はあるが、そのバックアップとしてGT300でも実績ある近藤をサードドライバーに登録。万が一に備えたこのラインアップも「本気」の表れだろう。





す。M4 GT3は開発段階で1万5000㎞もの距離を走っているのですが、そのなかで誰よりも多くマイレージを稼いだのは彼であり、スーパーGTの初年度を戦ううえで、もっとも適任だと言えます。むしろ心配なのは、コロナ禍の状況。これによってファルフスが来日できなくなってしまうことが一番心配です」

世界的にも類を見ないマルチメイクなレースであるスーパーGT。ここで勝ち抜くための要素としては、優れたドライバーラインアップと同時に、タイヤのポテンシャルが勝負を左右する。ここでBMWモータースポーツは、前述したとおり〝ミシュランタイヤ〟の投入を決定した。

「ミシュランとはスタディでも4年ほど前に交渉をした経緯があります。しかしそのときは、ミシュラン側にキャパシティがなく断念しました。そして今回は、その経緯があったことを踏まえてBMWモータースポーツが交渉し、これが決定しました」

ミシュランといえば20年シーズン、GT300クラスでもパシフィックNAC Dステーション ヴァンテージGT3とシンティアムLMコルサRC F GT3にタイヤを供給していたが、このときは思うような結果を出せなかった。しかし今回は、その供給体制が少し異なっている。日本ミシュランタイヤのモータースポーツダイレクターである小田島宏明氏はこれに関して、以下のようにコメントしている。

「20年にGT300に供給したタイヤは、WECやVLN（ニュルブルクリ



全高は1308㎜を基準にバリアブル。ウイングはトレンドのスワンネックタイプに変更し、翼面の整流を確保した。リヤには大型のディフューザーがビルトインされている。ボディは量産モノコックをベースに最新のFIA基準を満たすロールケージがファクトリーで溶接され、その外観はカーボン製パネルで仕上げられる。ブレーキシステムはフロント6ポッドキャリパー＋390×36㎜ローター、リヤ4ポッドキャリパー＋330×32㎜ローターの組み合わせ。ABSも装備している。



みなぎる本気

BMW Team Studie
Studie BMW M4

M社50周年、節目のタイトル獲りへ



全長5020㎜のうち、ホイールベースは2917㎜を占め、M6よりも16㎜ほど延長された。サスペンション・ジオメトリーの自由度がどれほどのものかは分からないが、スペックで見るとM4 GT3は高速コーナー重視のキャラであり、同時にジェントルマン・フレンドリーな操縦性が得られるようになっていると思われる。タイヤサイズはフロント30/68-18、リヤ31/71-18で、足まわりには調整式スタビライザー（前後）、KW製ショックアブソーバー（5WAY）、ライドハイト調整用シム、スプリングトラベル測定システムなどが装備される。



ミシュランのGT3用タイヤをスーパーGTで先行開発

ンク耐久シリーズ）等ほかのカテゴリーで使用されているタイヤのなかから、適合するものを選択していく『セミコンフィデーション』タイヤでした。そしてこれらは本来、テストを行なったうえで21年から投入されるはずでした。それが20年からの前倒しで供給して欲しいという要望になり、なおかつコロナ禍でテストが満足にできない状況になったことで、思うような結果を得られませんでした。対して今回は、GTレース用のタイヤを先行開発するという目的が我々にもあり、それでスタディさんとは合意しています」

現在のGTレースはGT3車両が主体であり、今度は逆に世界各地のレースで使われるタイヤを、このスーパーGTで先行開発していく。つまり同じタイヤ供給でもまったくアプローチが違うと、小田島氏は語った。

「とはいえ、GT500のように毎戦特別なタイヤを用意するのではありません。GT500はミシュランの市販タイヤも含めたテクニカルアドバンスの場であり、GT300はGTレース用のタイヤを開発する場所になった、と考えてくださればよいと思います。ただ、もちろんチームスタディが期待してくださっているのは分かっているので、今季の体制でやって良かったと





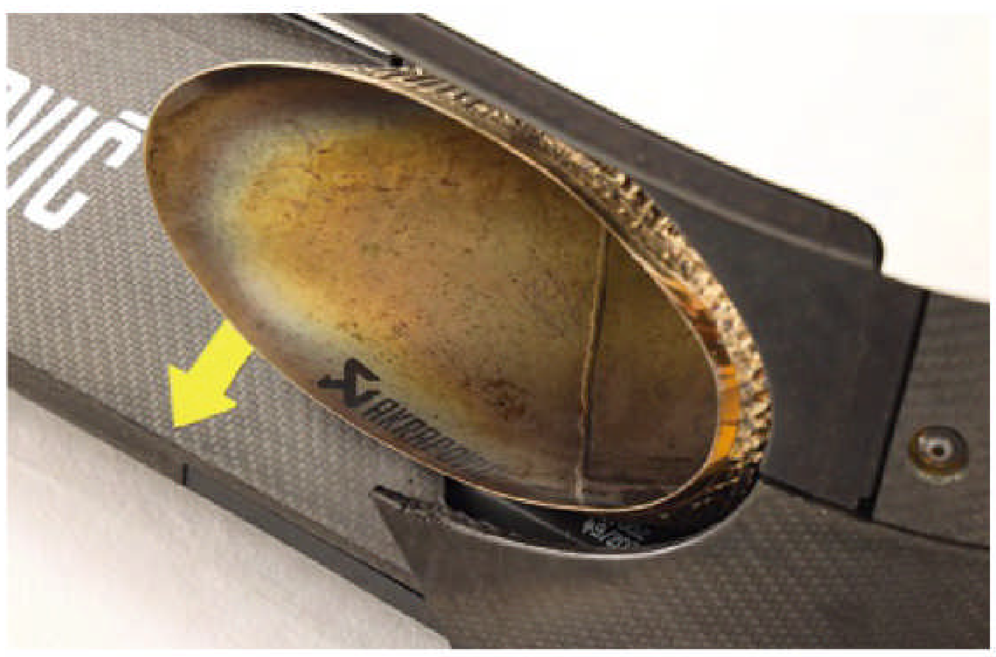
全幅は2040㎜と、M6 GT3（2046㎜）に比べてわずかだが短くなった。市販車のフルモデルチェンジによってキドニーグリルが大型化され、ここに空力的な処理を施し、その脇にもエアスクープを備えることでクーリング対策をしている。バンパーサイドにはニュルなどの夜間レース用と思われるL字型のフォグランプが搭載可能で、かつパネルには空力処理が施されているようだ。またボンネットにはエンジンからの放熱を兼ねたエアスクープと、室内に空気を導入するNACAダクトが見える。空力装置としてはウイングだけでなく、フロントスプリッターも調整可能となっている。



M6 GT3ではV8ツインターボエンジンを搭載していたが、M4 GT3は市販車と同じDOHC直列6気筒直噴ターボを採用。V型から直列になったことで、エキゾーストは右側からの片出しとなった。排気量は2993ccと、現状もっとも小排気量なGT3マシンとなっているが、エミッションコントロールが叫ばれる時代としては進んだ選択だと言えるだろうか。マネジメントはボッシュMS6で行ない、トラクションコントロールシステムも内蔵。その出力は590hpをベースパワーとして、BoPによって調整される。6段ギヤボックスは重量配分の適正化を狙いトランスアクスルレイアウトに。ギヤ選択はX-トラックのECUで行なう。

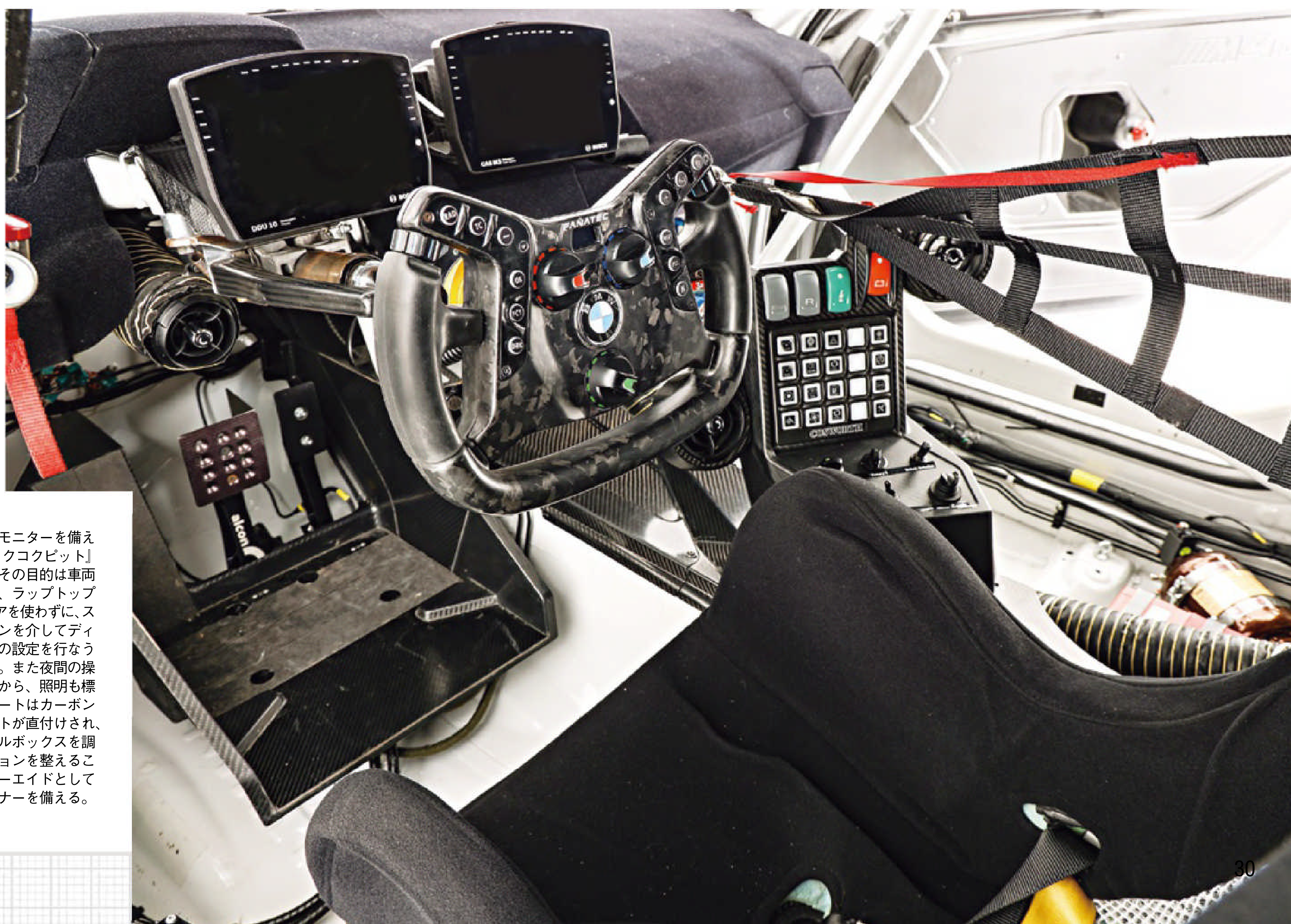


GT3最小排気量の3ℓ直6ツインターボが、どう作用するか——

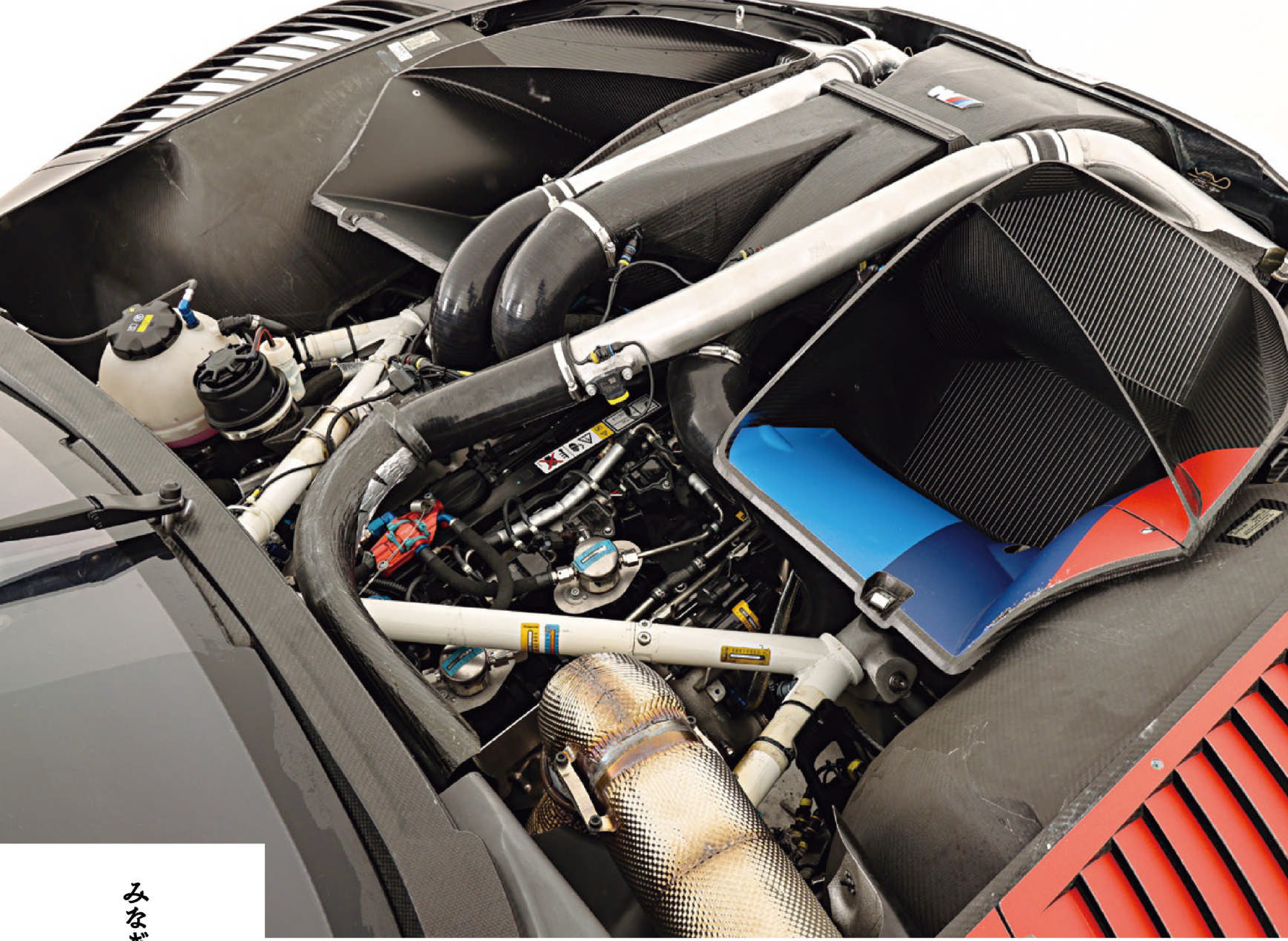


BMW M4 GT3 _SPEC.

全長×全幅×全高	5020mm × 2040mm × 1308mm
ホイールベース	2917mm
トランスミッション	X-Trac 6速シーケンシャル
ホイール	フロント：12.5J × 18inch ／ リヤ：13.0J × 18inch
エンジン仕様	直列6気筒ツインターボ
排気量	2993cc
出力	590hp



運転席にはふたつのモニターを備える『BMW M トラックコクピット』が標準装備された。その目的は車両設定のシンプル化で、ラップトップや専用のソフトウェアを使わずに、ステアリング上のボタンを介してディスプレイから直接その設定を行なうことができるという。また夜間の操作を快適化する狙いから、照明も標準で装備された。シートはカーボン製レーシングバケットが直付けされ、ステアリングとペダルボックスを調整することでポジションを整えることが可能。ドライバーエイドとしてはエアコンディショナーを備える。



みなぎる本気

BMW Team Studie

Studie BMW M4

M社50周年、節目のタイトル獲りへ

思われるように頑張りたいですね。レースは結果が出るものですから」とそのコンセプトを教えてくれた。

ジオメトリーはクラス1レベル

肝心のマシンについては、チームスタディのM4 GT3は現時点では日本に上陸していない。そのような状況ではあるが、諸元表をもとに高根エンジニアにM4 GT3のキャラクターを分析してもらった。

「数値を見た限りだと、M6に対してはキープコンセプトだと感じます。むしろディメンションは、M6より大きくなっている。GT3はベース車ありきですが、市販車のM4からさらにロングホイルベース化されているのは、おそらく直6エンジンを搭載したからでしょう。空力性能を求めるなら、床面積を大きくする以外の方法もありますからね。M6のV8エンジンに対して全長が長い直6を搭載し、その前後重量配分を適正化するために、フロントの車軸を前方へ延ばしたのだと思います。またBMWのコンセプトとして、ジェントルマンドライバーでも乗りやすいクルマにしたかったというのはあると思います」

この特性から予想されるのは、ヨーロッパだとニュルやスパという高速コースでの安定性。日本では富士や鈴鹿、SUGOなどがターゲットになってくるだろうと高根エンジニアは予想する。足まわりに対しては「ジオメトリーの設定が、これまでよりも幅広くなっています。ここだけ切り取れば、フォーミュラやクラス1的。規則でどう許されたのかは未確認ですが、これなら世界でさまざまなタイヤを使ったとしても、より合わ込みができるようになるでしょう。ただクルマが大きくなったぶん、タイヤにかかる負担も大きくなると予想できますね」

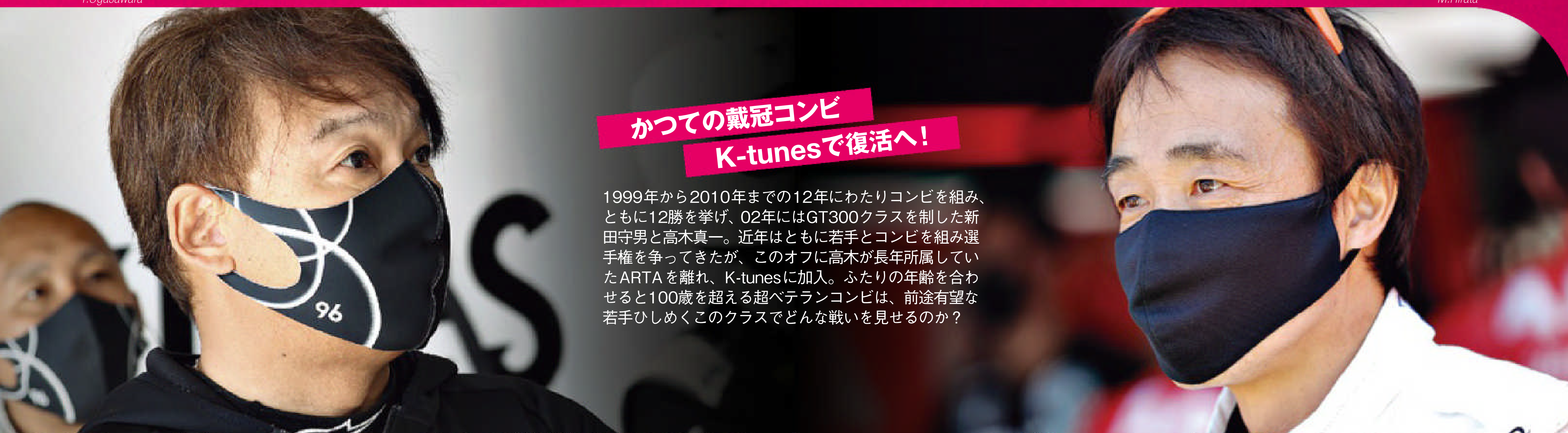
エンジンに関しては「M6で4・4ℓあった排気量が、現状のGT3では最小排気量の3ℓになった。それがどう作用するのかは、まだ分かりません。同じパワーを出すにも、過給圧に頼る部分は多くなってしまいますね。スペックを見た限りですが、M4 GT3はM6と同じく、量産モノコックを使ったマシンとしては非常に丁寧な造り込みがなされた、BMWらしいマシンだと言えます。過去の例を見ても新型車に対するBoP（性能調整）は最初厳しめになる傾向なので、それがどうシーズン中に適正化されるかですね」

さすがエンジニアだけに希望的観測には慎重だが、それでも新型車に対する期待は大きいと高根エンジニアも語った。かつてないほどのパッケージングで今季の必勝を目指すBMWチームスタディ。日本が誇るワークスチームが、激戦のGT300クラスで活躍することを期待してシーズンの開幕を待つこととしよう。

静かに見えてもじつは激アツ！

元チャンピオンコンビが復活。メーカーをまたいだ仰天コラボの可能性も？

T.Ogasawara　M.Hirata



かつての戴冠コンビ K-tunesで復活へ！

1999年から2010年までの12年にわたりコンビを組み、ともに12勝を挙げ、02年にはGT300クラスを制した新田守男と高木真一。近年はともに若手とコンビを組み選手権を争ってきたが、このオフに高木が長年所属していたARTAを離れ、K-tunesに加入。ふたりの年齢を合わせると100歳を超える超ベテランコンビは、前途有望な若手ひしめくこのクラスでどんな戦いを見せるのか？



ドラゴコルセが "ニッサン系"とコラボ？

ブソウとコラボレーションする相手として名前が挙がっているドラゴコルセ。このチームはホンダの看板を背負って戦ってきた道上龍が代表を務めるチームで、スーパーGTではこれまで一貫してホンダ車を走らせてきた。また、今季のスーパーフォーミュラではホンダ陣営として戦うことが発表されている。

M.Hirata



TOYOTA

2021年FIA-F4王者 GT300にステップアップ

野中は埼玉県出身の21歳。2021年のFIA-F4にトムススピリットから参戦。富士で行なわれた最終ラウンドの２レースを両方とも制し、見ごとチャンピオンに輝いた。また、昨季はスーパー耐久シリーズのST-2クラスでGRヤリスも走らせており、ハコ車の経験も積んでいる。

Text：平野隆治（Ryuji Hirano）　Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）／TOYOTA／NISSAN

2021年12月21日のレオンレーシングによる22年の参戦体制発表を皮切りに、スーパーGT GT300クラスにおいても新たなシーズンに向けて各チームの体制が明らかになりつつある。

まず、年間のエントリー数について整理しよう。結論を先に述べると、昨年と同じ29台で22年シーズンが展開されることになりそうだ。昨季まで10年にわたりエントリーを続けてきたヒトツヤマが活動を休止する一方で、これまでスーパー耐久シリーズなどに参戦してきたシェイドレーシングの参入が決定しており、このオフはチームの入れ替わりが発生した。また、海外チームが日本国内のメンテナンスガレージと組んで参戦するという噂も流れたものの、条件が合わずに残念ながら実現には至らなかったと見られる。

車両としてのニューカマーも存在する。この特集内でも取り上げているとおり、BMWチーム・スタディが新型BMW M4 GT3を投入。また、GTA・GT300規定のトヨタGR86がデビューすることも決定している。新たなシーズンに向けて合計3台のGR86が製造されているが、このうち1台はインギングが走らせるという。つまり、インギングがロータス・エヴォーラMCから車両をスイッチするということだ。また、このチームには堤優威が加入し、加藤寛規とコンビを組むと囁かれている。

インギングの車両変更によりマザーシャシーが1台減ることになると思われたが、昨季までメルセデスAMG GT3を走らせていたアルナージュレーシングが、トヨタ86MCを採用するもよう。同時に、インギングから阪口良平が移籍し、加納政樹と組むという情報も入っている。

そうなると、気になるのがスーパーGTで計4度のチャンピオンを獲得し、昨季はアルナージュに所属していた柳田真孝の去就である。彼の行き先としては、東京オートサロンでGT300への参戦を表明したブソウになると見るのが自然。ブソウは柳田の父である柳田春人氏が代表を務めるチューニングショップ『セントラル20』とタッグを組んでおり、同イベントの発表会には柳田親子がそろって登壇していた。ちなみに、この会には井出有治も姿を見せて、ブソウの金子哲也代表との関係の深さを語っている。井出のGT復帰があるのかどうかも気になるポイントだ。また、使用するクルマはニッサンGT-Rになると思われる。参戦体制としては、既存チームとのコラボレーションとなると言われているのだが、その相手はドラゴコルセになるという仰天予想が飛び出している。ドラゴコルセは昨季もホンダNSX GT3でこのクラスを戦ったが、22年シーズンのホンダの体制発表会において明かされた情報では、同チームの名はGT300クラスのリストにはなかった。これがこの噂を加速させる要因となっている。

トヨタ系のチームに目を向けてみると、K-tunesで新田守男×高木

GT300 Driver & Team Line-up Forecast

2022年 GT300 主要チーム予想ラインアップ

◎:発表済み　○:有力　△:噂

No	Team	Machine	Driver	
0 or 61	R&D SPORT	SUBARU BRZ GT300	◎ 井口卓人	◎ 山内英輝
2	muta Racing INGING	TOYOTA GR86 GT	○ 加藤寛規	○ 堤 優威
4	GOODSMILE RACING & Team UKYO	Mercedes AMG GT3	◎ 谷口信輝	◎ 片岡龍也
7	BMW Team Studie	BMW M4 GT3	◎ 荒 聖治	◎ A.ファルフス
10	GAINER	Nissan GT-R NISMO GT3	?	?
11	GAINER	Nissan GT-R NISMO GT3	○ 安田裕信	○ 石川京侍
18	TEAM UPGARAGE	Honda NSX GT3	◎ 小林崇志	◎ 太田格之進
25	HOPPY team TSUCHIYA	TOYOTA GR Supra GT	○ 松井孝允	○ 野中誠太
30	apr	TOYOTA GR86 GT	◎ 永井宏明	◎ 織戸 学
31	apr	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	?	?
50	Arnage Racing	TOYOTA 86 MC	○ 加納政樹	○ 阪口良平
52	埼玉トヨペット Green Brave	TOYOTA GR Supra GT	○ 吉田広樹	○ 川合孝汰
55	ARTA	Honda NSX GT3	◎ 武藤英紀	◎ 木村偉織
56	KONDO RACING	Nissan GT-R NISMO GT3	○ 藤波清斗	○ J.P デ・オリベイラ
60	LM corsa	LEXUS RC F GT3	○ 吉本大樹	○ 河野駿佑
65	K2 R&D LEON RACING	Mercedes AMG GT3	◎ 蒲生尚弥	◎ 篠原拓朗
96	K-tunes Racing	LEXUS RC F GT3	◎ 新田守男	◎ 高木真一
244	Max Racing	TOYOTA GR Supra GT	○ 三宅淳詞	○ 佐藤公哉
?	BUSOU	Nissan GT-R NISMO GT3 ?	△ 柳田真孝	△ 井出有治
?	SHADE RACING	TOYOTA GR86 GT	◎ 平中克幸	◎ 清水英志郎

すでに発表となった情報も含め、GT300主要チームの予想ラインアップを上にまとめた。このオフはGT500クラスの顔ぶれがほとんど変わらなかったこともありGT300の変化も少なめ。昨季優勝を経験した篠原拓朗はレオンレーシングへの移籍が発表されている一方、昨季の篠原の僚友である川端の行き先は本稿校了時点で不明だ。

NISSAN



ゲイナー10号車は若手のホットスポットか

星野一樹の引退と平中克幸の移籍により、ゲイナーは10号車を新加入の2名に任せることが濃厚になり、若手がこのシートを狙っている。ゲイナーは昨季もニッサンのGT3オフィシャルパートナーチームに選ばれている。ニッサン傘下に若手がいれば非常にいい受け皿になっただろうが、現状のNDDPはほとんど機能を停止した状態だ。

真一のチャンピオンコンビが復活を遂げるなど、このオフの移籍市場も話題が多い。本稿校了時点での情報では、先述したとおり、インギングに堤が移籍すると見られるマックスレーシングには、つちやエンジニアリングから佐藤公哉が加入。そして、つちやには21年のFIA・F4選手権王者の野中誠太が加わることが決定的になっている。野中にとっては松井孝允、そして土屋武士監督の薫陶を受けつつ、同時に今季投入されるGRスープラの開発を務めるという重責を担うシーズンとなる。なお、LMコルサ、そして埼玉トヨペットグリーンブレイブの2チームには大きな動きはなさそうだ。21年シーズンの結果を考えても、変更を加える必要はあまりないだろう。

一方で気になるのはニッサン系。KONDOは体制を維持するものと思われるが、平中克幸と星野一樹というベテランふたりが抜けたゲイナーは、11号車で安田裕信と石川京侍が組み、10号車のほうには新たなドライバーが加わると言われている。これについては21年中にオーディションが行なわれたもようで、GT300クラスデビューを目指す若手がこのシートを狙っていたという。

そのほか、昨季ヒトツヤマで1勝を挙げた川端伸太朗をはじめ有力なドライバーの去就が本稿校了時点では明らかになっていないほか、モトヤマレーシング・チームルマンなども体制の変更がありそうだが、今後2~3月で続々と決定していく見通しだ。チームや車両の変動こそあったが、GT500クラスの移籍市場がそれほど活発でなかったこともあり、GT300への〝余波〟は意外と小さくなりそうだ。



2021年に新型BRZで悲願のタイトル獲得を達成したR&Dスポーツは、今季も井口卓人と山内英輝のコンビを維持する。同チームは2015年から一貫してこのふたりを起用しており、今季結成8年目を迎えることに。

M.Hirata



SUPER GT 2021 SUBARU BRZ R&D SPORT Back story

「ひとつ奥まで踏める」

GT300タイトル獲得を支えたBBS

Text : auto sport
Photo : 益田和久（Kazuhisa Masuda）

2021年シーズンのスーパーGT GT300クラスで、SUBARU BRZ R&D SPORTがシリーズタイトルを初めて獲得した。BRZとしてのGT参戦は2012年から。21年は市販車のフルモデルチェンジに合わせ、GTにも新型を投入。これまでの分もまとめて返す“デビューイヤーチャンピオン”という期待を背負っていた。

21年に向けては予選重視の戦略を採用。「我々のクルマは、レース中のアベレージラップがいいタイヤを履いていても、中団以降からだと上がっていくのは難しい。そこで、構造も見直して一発の方向に振った、新スペックのタイヤをダンロップさんが開発してくれました。タイヤの剛性を上げ、ピークグリップを上げる方向です。そして、BBSのホイールがそれに対して非常にうまく機能してくれたのも大きかった。21年は前年と同じスペックのホイールを使っていますが、それまでの開発やテストを経て、タイヤの剛性変化にも対応できるものをBBSさんと作ることができていました」（小澤正弘総監督）。

狙いどおり、ポールポジションを４度獲得。シーズン序盤こそレース中のアベレージラップ低下に悩んだが、以降は「セッティングでカバーできた」（山内英輝）というように、決勝リザルトが上位で安定。優勝した第５戦SUGOから最終戦富士までの４戦中３戦で表彰台に登壇した。

「そもそもですが、以前に鈴鹿で２分を切れるか切れないかで伸び悩んでいたところ、テストでBBSを履いたら１分59秒台に入ったということがありました。純粋にグリップが上がり、S字やスプーンなど速度域が高いところでゲインがあったんです。課題だったタイヤのタレも少なくなった。BBSはセットアップパーツのひとつとして武器になっています」（山内）

そのゲインについては、BBSの特性としてよく言われる「ホイールの粘り」が寄与していると井口卓人が補足する。「高速コーナーでタイヤの粘りを引き出してくれて、もう一段階上のグリップがあります。それが出てくるタイミングがよりコーナーの奥になり、もう一歩奥まで踏んでいける感じです」。もちろん、これも含めた、クルマ全体のパフォーマンスアップが初戴冠につながったわけだが、BBSが果たした役割にも大きいものがありそうだ。

22年に向けては、正常進化したタイヤに「ホイール側で合わせたらどうなるかを見てみたい」と３人は欲張りを隠さない。連覇のカギのひとつをBBSが握っていることは間違いなさそうだ。



V.Rys

XPB

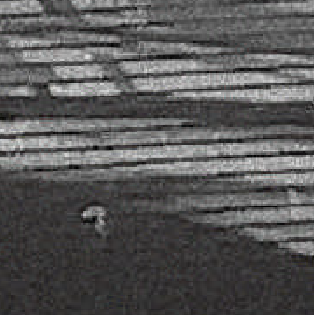
モヤモヤにさようなら

21年アブダビGPの背景にあった課題とは 轍を踏まぬための提言をここに

終わり良ければすべて良し……ではあるのだが
21年のタイトル争いに残るモヤモヤ感
あのレースディレクションを筆頭に振り返ると
F1が今後進むべき道筋が見えてくる

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：熱田護（Mamoru Atsuta）／ブラッドミール・リス（Vladimir Rys）
LAT／XPB Images／Red Bull

ジャーナリスト対談

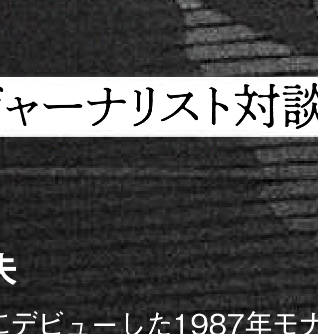


M.Atsuta

柴田久仁夫

中嶋悟がF1にデビューした1987年モナコGPから取材を続けている。長年フランス・パリを拠点に活動していたこともあり、世界各国のF1ジャーナリストとの親交が厚い。趣味のランニング経験を活かし、最近ではトレイルランニングの取材も精力的に行なっている。

×



M.Atsuta

ルイス・バスコンセロス

ポルトガル出身。各国にF1情報を発信するフォーミュラプレス主宰。1988年からF1を取材し、回ったグランプリは500戦を超えるベテラン。長年の現地取材で培った情報網は群を抜いており、ドライバーからの信頼はもちろん、F1の政治的な内部事情にも精通している。

２０２１年F１シーズンはマックス・フェルスタッペンとルイス・ハミルトンが史上まれに見ぬ激しいタイトル争いを繰り広げ、最終戦最終周に劇的な幕切れを迎えた。しかし劇的すぎたため、いまだにモヤモヤとした気持ちが残ることも否定できない。

レースの世界に『タラレバ』はご法度ではあるが、モヤモヤを晴らすべく、本誌でもおなじみのベテランF１ジャーナリスト、ルイス・バスコンセロスと、あの最終戦を語り尽くしてみた。

※　※　※

柴田「昨年の最終戦、とくに終盤52周目以降に起きたことを再検証してみたいと思います。レース終盤、ニコラス・ラティフィがクラッシュし、SC（セーフティカー）が導入された。あの一連の出来事を現場で目撃して、どんな思いだった?」

ルイス「ラティフィのクラッシュは、見る限り大した事故ではなく、せいぜい5〜6分あればマシンをコース外に出して、バリアの修復も終えられるという印象だった。レースディレクターのマイケル・マシもそう判断して、最初は黄旗を出すだけにとどめた」

大前提としてマシの判断は規則に倣ったものだった

柴田「ところが事故処理に、思いのほか時間がかかってしまう」

ルイス「そう。それでマシは2周以上経って、ようやくSCに切り替えた。それが55周目、チェッカーまでわずか4周のタイミングだった」

柴田「そこから周回遅れが隊列を整えるには時間が足りない恐れがあった」

ルイス「通常の手順を踏んでいたら、SCのままレースが終わってしまう。そこでマシは〝周回遅れはそのままで、レースを再開させる〟という指示を出した。そこからマシの迷走が始まった」

柴田「スポーティング規約によれば『状況によってはレースディレクターの判断で、周回遅れはそのままでレース再開できる』とある。周回遅れがいるままでレースが再開できないわけではない。要は、レースディレクターの裁量に任せるということだよね」

ルイス「そういうこと。しかしそこでレッドブルのクリスチャン・ホーナー代表が〝なぜなんだ〟と文句をつけてきた。マシはその剣幕にビビったのかどうかは不明だが、ハミルトンとフェルスタッペンのあいだにいた5台だけに追い抜きを許可した」

柴田「その指示に、メルセデスのトト・ウォルフ代表が、猛然と抗議した」

ルイス「あぁ。でもSCのままレースが終わる恐れがあったからか、マシは決断を変えることなく、その5台だけを前に出してレースを再開させた」

柴田「マシの決断は、規約に反したわけじゃなかったということだね」

ルイス「レース現場におけるレースディレクターの権限は、それだけ大きいんだ。ただ、マシのこの判断には大いに疑問が残る。40周以上走り続けたハードタイヤのハミルトンと、ソフトに履き替えたばかりのフェルスタッペンがよーいドンしたら、どういう結果になるかは明らかなのだから」

柴田「ハミルトン好きのあなたが擁護したい気持ちは分かるけれど、マシはSCのままレースが終わることだけは避けたかったんじゃない?」

ルイス「マシは事故が起きてしばらく黄旗で周回させた。タラレバだけど、あれが最初の判断ミスだった。もっと早くSCに切り替えるべきだった。ラティフィは自力でマシンから出ていたし、あそこはブラインドコーナーでもなかった。ただし過去の例で言えば、この程度の事故でも赤旗中断にした事例はあったけれど」

柴田「黄旗で済ませるつもりが、事故処理に時間がかかってしまったと」

ルイス「そこがまさに大問題のひとつ! ここ2年ほど、F１ではとにかく事故処理が遅い。前戦サウジアラビアでも、ミック・シューマッハーがクラッシュしたけれど、SCが出て、隊列がすべて整うまで事故処理をするなという指示が出ていたんだ。マーシャルが事故に巻き込まれないようにするという意図は理解するけれど、ちょっと過敏になりすぎている。全車いっせいに減速を指示する技術があるんだから、あそこまで慎重になる必要はない」

Red Bull









ラティフィのクラッシュが起きた時点で、トップのハミルトンの後続には5台の周回遅れがおり、その後ろにフェルスタッペンがいた（写真右上）。レースディレクターが最初に通達したのは「5台の周回遅れはハミルトンの前に出ることは許されない」という指示だったが、「5台はハミルトンの前へ出るように」と指示を変え再スタートとなった（写真右下＆左）。1度目と2度目の指示のあいだに、レッドブルのホーナー代表からレースディレクターへの抗議があった。

柴田「具体的にどうすればよかった？」

ルイス「ダブルイエローを出して、全車一斉に時速60㎞とか80㎞に制限して周回させる。ピットレーンの時速制限ボタンを使えばいい。そうすればコース上に破片が散乱しているとか、ドライバーがケガをしている場合以外は、SCや赤旗中断なしでマーシャルが事故処理に取りかかれる。でも実際には、ドライバーがコクピットから出て、ようやくマーシャルが事故処理を始める。こうなったのは、8年前のジュール・ビアンキの事故以来だ」

柴田「FIAが事故によるF1のイメージダウンを恐れているため？」

ルイス「いや、レース運営に重大な問題があったとして、当時のレースディレクターだったチャーリー・ホワイティングを相手取って、ビアンキの遺族が損害補償裁判を起こしたんだ。それ以来、とにかくドライバーに気を遣っていて、遣いすぎているくらいなんだ」

柴田「ラティフィの事故も、すぐにマーシャルが駆けつけて作業を始めれば、あそこまで時間はかからなかったというわけか。でも、ビアンキの時のように他車が事故車両に突っ込む恐れもあったから赤旗でもよかったのでは？」

ルイス「すぐに赤旗中断にするのも選択肢のひとつだったと思う。数年前のモナコだったと記憶しているが、タイヤに次々と問題が出たためにチェッカー5周前に赤旗を出して、全車がタイヤを交換してレースを再開したことがあった。でも純粋な競技として見るなら、ラティフィの事故直後にダブルイエローを出すべきだった。ハミルトンとフェルスタッペンのあいだには周回遅れがいたわけだけれど、それもそこまでのレース展開の結果だからね。モヤモヤすることなく、素直に勝者を祝福できていたと思う。興行的にも、最高の幕切れになっただろう」

マシだけを責められない

柴田「結局のところ、マシの判断ミスが後味の悪い結果を招いてしまった」

ルイス「間違いないね。ただ、マシにもいろいろ同情すべき点はある。彼ひとりが、膨大な仕事を背負わされていたんだよ。さらにこの2年間はコロナの影響で、業務遂行の環境がさらに悪化していたし」

柴田「でもマシを補佐する人間が、何人かついているはずでしょう」

ルイス「組織図の上ではね。でも実際には、事務手続きからコースの安全確認、レース週末の仕事のすべてにおいて、ほとんどマシひとりがやっていた。その意味では前任者のチャーリーより、仕事量は格段に多い。そしてコロナの影響もあって、この20カ月間、マシは一度もオーストラリアの家族のもとに帰れていない」

柴田「オーストラリアの隔離政策はものすごく厳しいからね」

ルイス「そう。ようやく一時帰国がかなったはずだけど。でもこの20カ月、マシはふたつのスーツケースといっしょに世界中を放浪していた。ロンドンとかパリにアパートぐらい用意してやればいいのに、FIAはそれもしなかった。友人も家族も定住地もない、そんな暮らしを2年間送っていたんだ」

柴田「マシはかなりのストレスにさらされていたというわけか」

ルイス「そのとおりだ。そんな状況で重責を一手に引き受けていた。昨年はカタールとサウジアラビアが初開催だったから、コースの下見が必要だった。でもマシの部下に適正な人材がいなくて、マシがほとんどの作業に立ち会って判断を下したと耳にしたよ」

柴田「前任者のチャーリーが19年の開幕戦オーストラリアで急死したことで、いきなりピンチヒッターに抜擢された

最近のF1では事故処理に時間がかかりすぎている



XPB



前任者からの充分な引き継ぎもなく孤立無援だったマシ

のがマシだったね」

ルイス「本来ならあの1年間、チャーリーの下でみっちり経験を積むはずだった。でも、チャーリーが長年培ってきたノウハウが引き継がれることなく、いきなり表舞台にひとり立たされた」

柴田「レース中もチームからの質問や抗議に律儀に答えているよね」

ルイス「それも大きな問題でね。マシにはチャーリーが備えていた『権威』がまったくなかった。チャーリーだったら、チーム代表やマネージングディレクターが文句を言ってきても、"黙れ!"と一喝して、彼らはそれ以上言えなかった。マシは優しすぎるのかな。もちろんチャーリーのやり方が、ベストだったとは思わない。マシにはマシのスタイルがあっていいんだけれど、まだそれを見つけられていない」

柴田「規約の解釈もチャーリー時代からは変わっていると感じるけれど」

ルイス「大きな権限を持つレースディレクターが、状況に応じて規約をある程度自己流に解釈することは全然問題ない。ただマシの場合はレースによってころころ変わって、一貫性がない。コース外からオーバーテイクをした際のペナルティが、ドライバーによって重すぎたり軽すぎたり感じるケースが、とくに昨年は多かった。それで揉めるくらいなら、コース外から抜いたドライバーは一律5秒ペナルティにしたほうがどれほどスッキリすることか」

柴田「トラックリミットの問題は、そのほうがラップタイムが伸びるからはみ出す。少しでも速く走りたいドライバーのメンタリティを考えたら、はみ出してもアドバンテージを得られないコースレイアウトにすべきだね」

ルイス「同感だ。モナコやバクーやシンガポールのようにね。その意味では、たとえばスパのようにコースサイドをグラベルに戻すサーキットが出てきたのは歓迎すべき傾向だよ」

柴田「アブダビGPの終盤に話を戻すと、もし赤旗中断にしていたらどうなっただろう。ハミルトンもタイヤ交換をしたはずで、ものすごく白熱した優勝争いになっていたんじゃないかな」

ルイス「どうだろう。むしろさらに後味の悪い結末に、なっていた可能性があると思うよ」

柴田「どういうこと?」

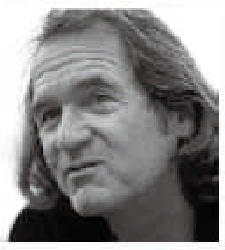
ルイス「背後にいたフェルスタッペンは、まともに戦っては勝ち目がないと悟って、ブレーキングを思い切り遅らせたはずだ。それでハミルトンが譲れば抜けただろうし、逆に閉めてきてぶつかっても、2台ともリタイアなら自分がチャンピオンだ。当然そこまで計算して突っ込んでいったと思うよ」

柴田「いやはやそれは何とも……」

ルイス「それもこれも、FIAの規約解釈が一貫性を欠いていたのが原因だ。アブダビ1週間前のサウジアラビアがいい例だ」

柴田「フェルスタッペンがハミルトンに、いわゆるブレーキテストをやったあの件?」

ルイス「そう。10秒ペナルティという裁定だったが、データの検証から、フ



ジャン-ミシェル・デヌー

フランス出身。フランス唯一のレース週刊誌およびウェブサイトである『オートエブド』の主力ジャーナリスト。F1取材は1993年から開始。この座談会へ参加予定だったのだが、ネット回線のトラブルにより欠席。後日、あらためてあの一件について意見をもらった。

まさかの欠席

フランス人ジャーナリストの後日談

じつは今回の対談は当初、フランス人ジャーナリストのジャン-ミシェル・デヌーも交えた『座談会』の予定だった。ところが当日、デヌーはネット回線が落ちるトラブルに見舞われ参加がかなわず、後日メールで見解を寄せてくれた。

――最終戦の一件を現場でどう感じた？

デヌー「信じられない！　と叫んでいたよ。許せなかった。そもそも今回の『事件』の背景には、アメリカのリバティメディアがF1を所有して以来顕著になった興行重視の姿勢、F1のショー化があった。予選やレース中の無線が聞けるのはいいとして、レースディレクターとチーム代表のやり取りまで流す必要はあるのか。F1は長年のファンの意向を無視して新たなファン層を開拓しているが、あんなかたちでタイトルが決まるスポーツを、果たして彼らは応援しようと思うだろうか」

――マシの決断は納得できない？

デヌー「規約をねじ曲げたとまでは言わない。しかし越えてはいけない一線を超えたことは確かだ。SC導入後、まず周回遅れをそのままにしたのに、直後にあいだの５台だけに追い抜きを許したことで、マシがチャンピオンを決めてしまった。ハミルトンが絶対的に不利なのは、充分承知の上だったと思う」

――他の選択肢があったとすれば？

デヌー「赤旗中断にすべきだった。全車ピットに戻ってタイヤを履き替えれば、ハミルトンのハンディキャップも無くなっていた。どんな結末になろうとも、いま以上に後味の悪いものにはなっていなかったはずだ」

――それでもフェルスタッペンのタイトル獲得は正当化できる？

デヌー「フェルスタッペンはチャンピオンにふさわしい逸材であり、21年はF1キャリアで最高の１年だった。しかしあんなかたちでタイトルを獲ったために、ずっと“ハミルトンからタイトルを盗んだ男”と言われてしまう。今後2回、３回目のタイトルを獲っても、そう言われ続けるだろう。初タイトルは、生涯一度しかないわけだし。まぁ本人はそんな批判は少しも気にしないだろうけど」

――ハミルトンとフェルスタッペン、どちらがチャンピオンにふさわしかった？

デヌー「シーズンを通していえば、フェルスタッペンの走りがハミルトンを上回っていた。しかし最終戦に限れば、完全にハミルトンが勝っていた。そのまま彼が、タイトルを獲るべきだったといまも思う」



LAT

90年代から2019年までの長きにわたりF1のレースディレクターを務めていたのが、ホワイティングだ（写真上）。チーム関係者、ドライバーから絶対的な信頼を集め、ホワイティングが出す判断には誰も文句を言わない、そんな人物だった。彼が後任として指名していたのがマイケル・マシ（写真下の真ん中）だったのだが、業務を引き継ぐ前にホワインティングは急逝してしまう。



LAT

エルスタッペンが故意にブレーキを踏んだのは明らかだった。普通なら黒旗、失格だよ。さらに遡ればスペインＧＰでフェルスタッペンがハミルトンを押し出した時も、何もお咎めがなかった。そしてきわめつけがシルバーストン」

柴田「スタート直後のターン９、コプスコーナーでのクラッシュだね」

ルイス「あるチーム関係者から得た情報によれば、あの時のフェルスタッペンは、スタート直後の満タン状態、しかもミディアムタイヤだったにもかかわらず、空タンク、ソフトだった予選アタックに比べて、あのコプスコーナーに時速３km速く進入していたということだ」

柴田「つまりフェルスタッペンは、コプスをセオリーどおりにクリアしていくつもりはハナからなかったと」

ルイス「そういうこと。ハミルトンがどう走ろうが、フェルスタッペンは確実にコースをはみ出していたはずさ」

柴田「確信犯的な行為だった……」

ルイス「ただし、ハミルトンもフェルスタッペンのほうがレースペースで勝っていることは分かっていた。あそこで前に出なければ抜き返すチャンスはない。両者ともに、コプスが勝負どころだったというわけさ。とはいえ、ハミルトンは一輪もコースからはみ出していなかった。だからこそ接触しても、なんとか立て直してレースを続けられた。あの接触事故でハミルトンにペナルティが課されたのは、接触の原因を問われたからじゃない。フェルスタッペンがリタイアを喫したという事実に対してだった」

興行至上主義は返上！

柴田「昨年はフェルスタッペンとハミルトンが毎レースのように際どい戦いを繰り広げたために、マシは例年以上に難しい判断を迫られた。その負荷がどんどん積み重なり、最終戦終盤へとつながっていったわけか」

ルイス「しかもマシは孤立無縁だった。当時のジャン・トッド会長はマシをまったく擁護しなかったし、チーム代表たちも批判するばかりだった。ホーナー代表にいたっては〝チャーリーが恋しい〟とまで口にしていたし」

柴田「そんななか、マクラーレンのアンドレアス・ザイドル代表は〝マシのオープンな姿勢に感謝している。単純に過去と現在を比較して批判するのはフェアではない〟と擁護したのは、さすがだと思ったね」

ルイス「レッドブルとメルセデスはタイトル争いしか眼中にないから。でもレース中にレースディレクターに対し、あんなふうに言いたい放題なのはあらためるべきだ。サッカーで言えば、監督がピッチまで降りてきて、主審に直接文句を言うようなものだからね。一方でFIA側の今後の対処としては、マシとは別に無線でやりとりする専任



良くも悪くもフェルスタッペンの初戴冠は語り継がれる

のスタッフを置くべきだ。そうすればマシは本来の仕事に専念できるから」

柴田「マシはチャーリーとは違う。彼に辞任を迫るべきではないし、新しいスタイルのレースディレクター像を築いてほしいね。そのためにはFIAの全面的なサポートが必要になる」

ルイス「実際問題として、マシと同じレベルで仕事がこなせる人材は、いまのFIAにはいない。でもマシはかなり傷ついているから、気持ちを再び奮い立たせて職務に復帰することができるかどうか。そのためにも、マシをサポートする体制構築は絶対条件だよ。現状は細かい雑事まで、全部マシがこなさないといけないから。あり得ないよ。そしてアブダビのような事態を繰り返さないためにも、たとえば『レース周回数の10%を切った時点でクラッシュが起きた場合、SCではなく自動的に赤旗中断にする』と規定すればいい。そうしたらSCのまま終了という事態は防げるし、よりイーブンな状況で最後のバトルができるだろうし」

柴田「アブダビGPでは、終盤5周はどうあるべきだったと思う?」

ルイス「ショー的な観点で言えば、赤旗中断で仕切り直すのがベストだっただろう。さきほども言ったように、2台はぶつかっていたかもしれない。しかし少なくとも、ほぼ同じコンディションで戦い終えるわけだし。スポーツ的な観点では、ダブルイエローが最適解だったと思う。事故が起きた区間だけスローダウンして、周回を重ねさせる。そして事故処理が終わったら、直ちにレース再開だ。ハミルトンとフェルスタッペンのあいだには5台の周回遅れが挟まったままだから、ハミルトンがそのまま逃げ切った可能性は高い。でもそれもレースだからね。そもそもSC中に周回遅れを先行させるのは、アメリカンレースに倣ったものだ。そのほうがレースが盛り上がるからね。でもそこまで人工的なおもしろさを追求すべきなのかどうか」

柴田「周回遅れの処理についてはいまのままでいいとしても、ショー的要素ばかり追求するのはいかがなものだろうか。マシもその考えに縛られて、SCのままレースを終わらせるわけにはいかないと、テンパってしまったと考えられるから」

ルイス「規約を変える前に、このスポーツに携わる人々のメンタリティを変えるべきだと思うね」

どう語り継がれるか

柴田「最終戦がああいう結末になったことで、21年のタイトルはフェルスタッペンが獲得した。ではシーズン全体を見渡したとき、ハミルトンとフェルスタッペンのどちらがチャンピオンにふさわしいと感じていた?」

ルイス「ふたりとも素晴らしいシーズンを送ったことは間違いない。それぞ

V.Rys



れのキャリアにおいて、最高の1年だったはずさ。その意味では、どちらもチャンピオンに充分ふさわしかった。一方でコンストラクターズ選手権については、車体とパワーユニットを合わせたマシンパッケージの戦闘力という点で、第12戦ベルギーGPまではレッドブル・ホンダが上だった。その劣勢を跳ね返してのメルセデスの8連覇は、さすがというほかない」

柴田「純粋なドライビングで、ふたりを評価するとしたらどうだろう」

ルイス「ハミルトンとの直接バトルで、フェルスタッペンはまだまだ限界へのリスペクトが足りないと感じたかな。このまま行けばぶつかると分かっていても、スロットルを踏み続けることが何度もあった」

柴田「若さが出たということ？」

ルイス「24歳とはいえ、もう7シーズンF1にいるんだ。それはない。でも15年のデビュー戦でチームメイトのカルロス・サインツに追突したあの走りと、基本的に変わってない。心理的なものだから、このままずっと変わらないんじゃないかな。父のヨスやヘルムート・マルコを含め、周囲の誰もそれをとがめない。それどころか、もっとやれと、けしかけるくらいだ」

柴田「チャンピオンになったことで、スタイルが変わる可能性はない？」

ルイス「どうだろう。ハミルトンに逆転されかけていたブラジルでさえ、スプリント予選ではサインツ、そして決勝レースではバルテリ・ボッタス相手に、かなり際どいバトルを仕かけていた。いずれも相手が譲らなければ、下手をしたらリタイアだった。そうなればタイトル獲得はムリ。極限までリスクを冒し、最高の結果をもぎ獲ろうとするメンタリティは、一度タイトルを獲ったくらいで変わらないと思う」

柴田「それに比べるとハミルトンのほうがずっと慎重で、成熟していると？」

ルイス「成熟云々じゃなくて、メンタリティとかスタイルの話だ。ハミルトンについて言えば、唯一のそして最大のミスはアゼルバイジャンでの再スタートだった。あそこでスイッチ操作を誤ってなければ勝っていたし、そうしたら間違いなくハミルトンが8度目のタイトルを獲得していたはずだよ」

柴田「フェルナンド・アロンソがアブダビのレース後に言ったように、ふたりがタイトルを分け合えるのなら、それが一番良かったかもしれない」

ルイス「アラン・プロストが言っていたよ。〝4回もチャンピオンになっているのに、30年経っても話題にされるのは1989年のアイルトン・セナとのタイトル争い、そしてあの日本GPだ〟とね。いじわるなようだが、フェルスタッペンもそうボヤかないことを祈るばかりだよ」



21年のアブダビGP後、12月15日にイギリスのウインザー城でチャールズ皇太子からナイトの勲位を受けたのを最後に、ハミルトンは公の場に姿を見せていない。そのためF1からの引退説が流布することになった。

引退説にピリオド? 注目の去就情報

メルセデスの新車発表会でハミルトンが沈黙を破る!?

Text : autosport
Photo : LAT

コンストラクターズ部門で8連覇中のメルセデスF1チームは、現地2月18日にイギリス・シルバーストンから『スペシャル・デジタル・ラウンチ・イベント』を開催すると発表した。

F1では、今季より新たなテクニカルレギュレーションが施行されるため、全チームが横一線のスタートを切ることになる。21年までの勢力図が一気に書き換わる可能性もあり、常勝チーム・メルセデスがどのようなコンセプトのシャシーに仕上げてくるのか、ライバルもファンも注視するところだ。その詳細はお披露目会が待たれるところだが、ここ2シーズン続いた黒をベースとしたカラーリングから、伝統のシルバーカラーになるようだ。

だが、メルセデスといえばシャシーコンセプト以上に気がかりなことがある。それはルイス・ハミルトンの去就だ。21年のタイトル争いに決着がついて以降、FIAの年間表彰式を欠席、自身のインスタグラムで全フォローを解除し、他のSNS更新もストップするなど完全なる沈黙を貫くハミルトンに対し『引退説』がまことしやかにささやかれている。イギリスBBCの人気番組『トップ・ギア』のウェブサイトでは、ハミルトンの後釜予想まで行なわれる始末だ。ちなみに、ダニエル・リカルドがファンが予想する最有力候補だそう。

ウワサがウワサを呼ぶ状況だが、イギリスの大衆紙は、W13のお披露目会にハミルトンと新加入のジョージ・ラッセルが出席すると、チームが明言したと報じている。

約3カ月の沈黙を破りハミルトンはどんな姿で何を語るのだろうか。

F1新車発表日まとめ（1月21日時点）

日付	チーム
2月10日	アストンマーティン
2月11日	マクラーレン
2月17日	フェラーリ
2月18日	メルセデス

日程は海外時間。レッドブルは車両名が『RB18』になり、選ばれたファンのソーシャルメディアチャンネルにおいて、ファンが発表会をセッティングする形式でライブ配信する斬新な発表会を催すそう。



FIAの技術責任者であるニコラス・トンバジスもチーム間格差がなくなると予想。21年は上位と下位のタイム差は約3秒あったが、最終的にその半分まで縮まると予測し状況次第で規則調整の可能性も示唆する。

レギュレーション変更で独走阻止

ふたりのブラウン氏による22年シーズン予想

Text : autosport ／autosport web
Photo : LAT

2022年、F1に新たなテクニカル・レギュレーションが導入される。この目的は、チーム間のパフォーマンス差を縮め、コース上でのバトルを促進すること。また、予算制限（バジェットキャップ）により各チームが同等のチャンスを得ることも期待される。

マクラーレン・レーシングのCEOザク・ブラウンは、この規則変更によって、ひとつのチームが圧勝するようなことにはならないと予想しており、最終戦まで複数のチームがタイトルを争うエキサイティングなシーズンになると考えている。

これまでターボ・ハイブリッド時代へと突入した14年以降はメルセデスが圧倒的な強さを示し、新空力規則が導入された09年には、ダブルディフューザーを用いたブラウンGPがシーズン前半から勝利を重ねてタイトルを獲得した。

このように大きな規則変更が行なわれると、ひとつのチームが突出した強さを見せたケースが続いているが、ザク氏は「わずかなあいだ、どこかのチームが優勢になることはあるかもしれない。だが今季はコストキャップがある。翌年を犠牲にして現行のマシン開発をいつやめるかといったジレンマがチームに襲いかかってくる。それもあって全体の差が縮まっていくように思う」と見解を述べた。

F1のモータースポーツ担当マネージングディレクターで、規則を制定する側にいるもうひとりのブラウン、ロス氏もこれに同調する。チームが独創的な解釈をすることでアドバンテージを得ることがないよう手を尽くしたとロス・ブラウンは言う。「すべての抜け穴、すべての解釈を予測するのは非常に難しい。それでも我々は、問題を理解し、その問題を排除するための方法を考案するというプロセスに取り組んだ。すべての抜け穴を見つけ出したと言うつもりはない。だが、何らかのチャンスがある場所を探す、レギュレーションテストは実施したよ」。

ブラウンGPを率いて劇的な勝利を収めたロス氏に、ダブルディフューザーのようなものを見つけだすチームがあるかどうかを聞いたところ「そうは思わない。けれども分からないよ。あれだって誰も予想していなかったんだからね」と否定も肯定もしなかった。



as流ピリ辛市販車インプレ

ベースマシン一刀両断!! 番外編

不定期連載 Vol.38

TESLA Model 3

"価格破壊"を達成も まだまだツメの甘さを 感じさせる電動車両

電動車の代表的メーカーと言えるテスラ
今回のモデル3は同社のベーシックモデルだが
実際に運転してみるとライバルとの差が見えてくる

Text & Photo：岡村神弥（Shinya Okamura）

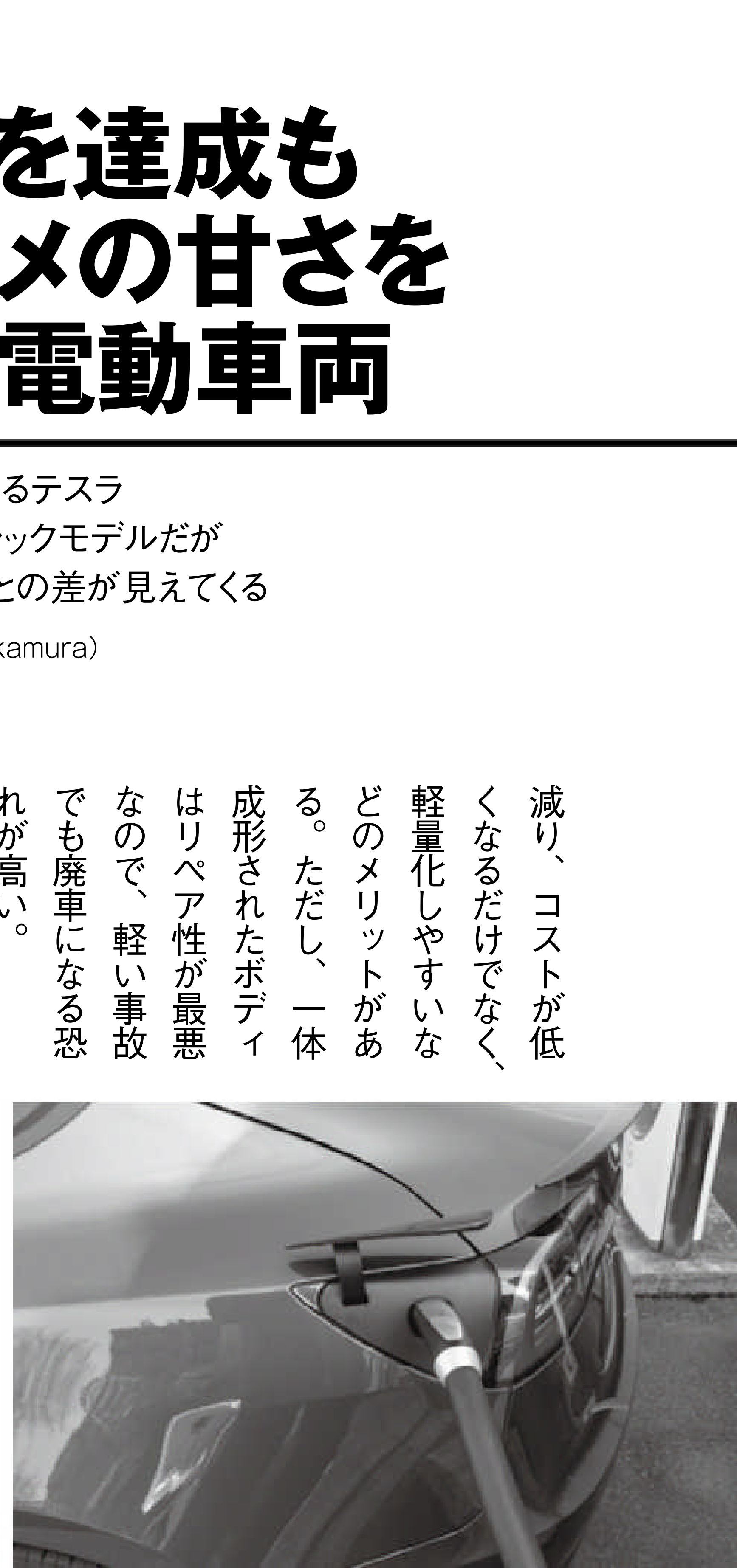
大前提として踏まえてもらいたいことは、商品価格というのは製作時の人的な要因を含めたエネルギーの総使用量に比例するということ。これはクルマに限らず、レアアースも、レストランの料理も、あらゆるものに通じる真理だ。つまり電気自動車（EV）は現時点で、その価格からも分かるように、エコなクルマではない。

それでもテスラ・モデル3はEVの価格破壊車である。その要因としては、バッテリーのみならず、車全体が中国製であること、そしてギガプレスと呼ばれる巨大なプレス機を使い、ボディを一体成形するという革新的な手法を採用したことが挙げられる。これにはパーツ点数が減って接合などの工程も減り、コストが低くなるだけでなく、軽量化しやすいなどのメリットがある。ただし、一体成形されたボディはリペア性が最悪なので、軽い事故でも廃車になる恐れが高い。

ともかく、日本ではテスラが普通に使える初めてのEVとなったのは事実だろう。航続距離、そして独自の充電ネットワークによって、やっとファーストカーとして使えるレベルに達した。これまでニッサン・リーフは何度も走らせているが、主のような人が我が物顔でディーラーの急速充電器をまるで自宅の延長であるかのような振る舞いで使い、営業マンが太鼓持ちするという、とても見苦しく不愉快なシーンに何度か遭遇した。一方、テスラはスーパーチャージャー（充電器）の数が多く、そうしたことは起きにくいだろう。

モデル3はCセグメントに属するベーシックカーだ。EVだから高価なだけで、高級車ではないので当然だが、他社のCセグメント車の質感には届いていない。ボディパネルの組みつけもイマイチで、日本車やドイツ車と比較するのは無理がある。

パワートレーンは制御の切り替えでコンフォートとスポーツを選択できる。スポーツはフルパワーのモードでニッサンGT-Rと同等の加速力を持つが、ガツンと出る加速Gは不快なので、現実的には使えない。こういう子供騙し







モデル３のベーシックグレードはリヤ駆動だが、高性能グレードであるパフォーマンスはデュアルモーターAWD。バッテリーもパフォーマンスにはより大容量なものが搭載されており、カタログスペックでは500km以上の航続距離を実現。また、テスラのスーパーチャージャーを使えば、30分で270kmぶんの充電ができるという。





インテリアは15インチのセンターディスプレイが備えられているだけで、メーター類はいっさい存在しない。ヘッドアップディスプレイもなく、完全なるコストダウン志向になっている。ステアリングのスイッチなどの操作系が最小限となっているのも同様の理由からだろう。なお、ベーシックなRWDは479万円から、パフォーマンスは717万3000円からという価格設定となっている。

感の強いゲインは価値を大きく低下させる。ただただ味が濃くて油タップリの不味いラーメンのようだ。

それに対してコンフォートではパワーもゲインも弱くなっており、扱いやすい。０・１００km／h加速が７秒台と、３００ps程度にデチューンされている感覚なのだが、加速感は滑らかではない。立ち上がりの応答が遅いうえにそこからの車速の伸びと加速Gは揺らぎが強く、また70km／hを過ぎると減速感を覚えるほどの段つきもある。

そのあたりは、たとえばニッサンの最新モデル、ノート・オーラのほうが自然で、快適で気持ちいい加速をする。パワートレーンのレベルは大差だ。

キワモノ感が強いのは、乗り心地とハンドリングだ。今回のテスト車両はもっとも高性能な『パフォーマンス』という仕様だったのだが、とにかく姿勢変化を嫌う。バネも硬いのだが、アンチノーズダイブもスタビも強くて、荷重を乗せることができない。運転が下手な人向けの「ロールしないんです」セッティングになっている。タイヤは表面でしかグリップを発揮しないため接地感が欠落していて、コーナリングではミニバン並みに緊張感がある。

視点を変えてみよう。個人使いの〝超小型電車〟だとしたらどうか。

取材は12月だったのだが、外気温１℃、車内温度１℃という状況下で、車外からスマホでエアコンを作動させると、５分ほどで車内温度は20℃まで上昇。さらに、ヒーターと同時に熱線リヤガラスとステアリングヒーター、シートヒーターといったオール電化を使った。走行距離４kmぶんと引き換えだったが、おかげでフロントガラスに付着していた霜は融け、乗り込んですぐに走り出すことができた。このようなオモテナシは、ＥＶだけに許された特権だ。まぁ、クルマ好き、運転好きには関係ないことかもしれないけれど。

Tesla Model 3 Performance 主要諸元

項目	値
車体	
車名・型式	-
全長／全幅／全高	4694／1849／1443 mm
ホイールベース	2875 mm
トレッド 前／後	1580／1580 mm
最低地上高	140 mm
車両重量	1860 kg
乗車定員	5名
駆動方式	デュアルモーターAWD
トランスミッション	-
ステアリング	-
サスペンション 前／後	-
ブレーキ 前／後	-
ホイールサイズ	20インチ
モーター	
モーター型式	-
モーター形式	-
モーター数	2
フロントモーター出力	-
リヤモーター出力	-
システム最大出力	-
バッテリー容量	-
航続距離 (WLTP)	547 km
最高速	261 km/h
0-100km/h加速	3.3秒

Translation：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：LAT

トニー・ドジンズ ● Tony Dodgins

Nationality：United Kingdom

ハミルトンはバルセロナテストに姿を見せる

最強の負けず嫌いだからこそ……

年が明けても"ハミルトン引退説"は報道され続けている
たしかに、状況的にはそれが現実になっても納得できなくはないが
英国人ベテラン記者は、7度の世界王者が再びステアリングを握ると信じている

F1の2021年シーズンが閉幕してすでに１カ月以上経ったが、イギリスのF1メディアは依然としてルイス・ハミルトンをめぐる報道をやめそうにない。興味の焦点はただひとつ、「ハミルトンはこのまま引退してしまうのか」である。

昨年の最終戦アブダビGPでのハミルトンは、さぞ深い傷を負ったであろう敗戦の悔しさを押し殺し、勝者マックス・フェルスタッペンを祝福した。そして、父アントニー・ハミルトンも同様に、ヨス・フェルスタッペンと握手を交わした。しかし、レースから数日後、ハミルトンは矛盾した行動に出た。

バッキンガム宮殿でチャールズ皇太子が催した爵位授与式には出席した一方で、パリでのFIA授賞式はボイコットしたのだ。ドライバーズ選手権の上位３名はこの式に「出席する義務」があり、選手権２位のハミルトンの元にはもちろん招待状が送られていた。ちなみにメルセデスのトト・ウォルフ代表も、コンストラクターズ選手権８連覇を果たしたにもかかわらず、同じく欠席した。

ここまで事がこじれてしまったのは、アブダビGPのレース終盤にレースディレクターのマイケル・マシがいくつもの理不尽な判断をしたことで、勝利を奪われたと感じているからだった。アブダビGPのレース終盤、ニコラス・ラティフィのクラッシュでセーフティカー（SC）が導入された。規約によればSCがピットに戻ってレースが再開されるのは、周回遅れのマシンに追い抜きの許可が出てからだ。しかし、それではSC先導のまま、盛り上がることなくレースが終わってしまう。F1もチーム側も、興行的な観点からそんな結末は望んでいなかった。そこでマシは、ハミルトンとフェルスタッペンのあいだに挟まっていた５台の周回遅れだけを前に出し、レースを再開する決断を下した。そして、絶対的に有利なソフトタイヤを履くフェルスタッペンが最終周に劇的勝利を飾ったのだった。

マシの行為にメルセデスは不服を申し立てたものの、レース終了後数時間のうちに棄却された。メルセデスは当然、上訴すると見られていた。しかし、いくつかの理由から、彼らはそれを撤回した。

メルセデス陣営はいまでも、フェルスタッペンの逆転優勝は不当なものだと信じているし、裁判で争って勝利する自信もある。だが、彼らが勝訴して、新たなシーズンが開幕するタイミングでフェルスタッペンのタイトルが剥奪されるような事態など、F1関係者の誰も望まないだろう。

もちろん、メルセデスのブランドイメージも大きなダメージを受けることは免れない。ハミルトンとメルセデスにしてみれば、FIAの授賞式を無視することぐらいしかできなかったと言える。一方で英国BBC放送は「メルセデスはFIAに対し、マシと技術担当のニコラス・トンバジスの解任を密かに要求し、承認された」と報道しているが、メルセデスは当然ながら、事実無根であるとしてこれを否定している。

ここで冒頭の問いに戻りたい。「ハミルトンはこのまま本当に引退してしまうのか」。まさか本人から直接聞いたわけではないだろうが、バーニー・エクレストンなどは「ルイスは必ず引退する」と断言している。たしかに、彼の負った心のダメージは大きく、モチベーションがもはや完全に失われた可能性は否定できない。

状況的にも、なかなか厳しいものがある。テクニカル・レギュレーションが大きく変わる今季、メルセデスが過去８年のような勝てるマシンを作り出せる保証はない。そして、若きジョージ・ラッセルは自らの才能を証明するため、チームメイトのハミルトンに本気で牙を剥いてくるだろう。

ハミルトン自身もファッションや音楽、俳優業、そして積極的な政治活動など、モータースポーツ以外にもやりたいことは山ほどある。とはいえ、F1デビュー以来ずっとハミルトンの軌跡を間近で見てきた私は、彼がこのまま引退してしまうとはどうしても思えない。ハミルトンはほかの誰よりも敗北を嫌うファイターであり、このスポーツを心から愛しているからだ。新たな挑戦に身を投じる姿を２月のバルセロナ合同テストで見られると信じているし、前人未到の８回目タイトル獲得の目標を必ずや達成することを願っている。



今号のレポーター
ルネ・デ・ブール
René de Boer
DTM、WEC、WTCRや各種耐久レースをメインに取材。スキー競技のライター業もこなすドイツ在住オランダ人ジャーナリスト。

from
World Pressroom
各国モータースポーツ最新事情 Lap_223

DTMは「何があっても死なない」を体現した

ドイツのモータースポーツ界では「DTMは何があっても死なない」と言われているという
“GT3元年”だった昨季は多くの不安とともに開幕を迎えたが、今季以降の見通しは非常に明るいようだ

Translation : 神田美穂（Miho Kanda）
Photo : XPB

世界中のほとんどの地域であまりレースが行なわれないため、モータースポーツ界にとって冬というのは状況がつかみにくい。その一方で、未来への期待が高まる時期でもある。ドライバーはスポンサーを探し、チームは資金を持ち込んでくれそうな存在を探す。新車の準備が進み、テストが実施され、移籍情報や最終的に実を結ばなかった交渉のことなど、真偽のほどは定かでないさまざまなニュースが飛び交う。

１年前、DTMを取り巻く状況はまさしく不透明だった。私は25年前から、言うなればプロとして、キャリアの大半にわたってこのシリーズの取材を続けてきた。2020年限りでアウディとBMWがワークス活動に終止符を打ったことで、DTMとスーパーGTが協力して推進していたClass 1規定は早々に立ち消えになってしまった。DTM史上最速のマシンだっただけに、Class 1車両を見ることができなくなるのは、非常に残念だった。スパ・フランコルシャンのラディオンを300㎞/hで駆け上がる様は一生忘れることはないだろう。また、長年の取材活動のなかでも、19年11月に富士で開催されたDTMとスーパーGTの特別交流戦は、ベストレースのひとつとしていまでもはっきりと記憶に残っている。

Class 1規定の廃止にともない、GT3にシフトすることがシリーズを存続させる唯一の選択肢になった。それでも不安は拭えなかった。どれくらいのチームが参戦してくれるのか。メディアはちゃんとレースを放映してくれるのか。魅力的なドライバーでグリッドは埋まるのか。多くの観客を集めることができるのか。観客動員を除き、ほぼすべての疑問の答えは“イエス”だった。20年同様、新型コロナウイルス感染拡大の影響でDTMでも多くのレースで観客数の制限が設けられたが、それ以外はすこぶる順調だった。レース内容、チームとドライバーのレベル、報道、すべてが申し分なかった。DTMは健在で、今季にも期待できそうだ。

当然、こうした展開はモータースポーツ界で注目を集めた。アウディとメルセデスAMGは“GT3元年”からチームをサポートしつつ、シリーズに関与。一方、BMWは存在感を示しているもののそれほど目立った支援を行なわず、22年に新たなメーカーがエントリーしてくるのを待つという状況だった。そして、複数のブランドがDTMの様子を静観していたが、運営がうまくいっていることが証明された結果、今季からオーストリアのグラッサー・レーシングがランボルギーニのワークス支援を受けて４台体制でエントリーすることが決定。また、ポルシェもSSRパフォーマンスの２台と、ル・マン24時間ウイナーのティモ・ベルンハルトが率いるチームの１台をワークスサポートすることを明らかにしている。BMWは関与を拡大し、フェラーリもそれに続くようだ。アウディとメルセデスAMGは少なくとも現状を維持する姿勢を見せているが、今後さらに体制を強化する可能性がないとは言い切れない。

したがって、DTMの見通しは明るいといっていいだろう。今季は史上初めてイモラとポルティマオがカレンダーに追加されるほか、スパ・フランコルシャン戦も復活することに加え、３度のDTM王者レネ・ラストが復帰する。ほかにも名だたるドライバーが勢ぞろいしているので、新たなシーズンが待ちきれない。

リニューアルにともない、私がこのコラムを書くのは今回が最後となる。モータースポーツに対する私の情熱を読者のみなさんと分かち合い、欧州のレースの実態や、それにまつわるさまざまな話題について、ちょっとした見解を紹介することができ、とても楽しかった。日本を訪れたことは３回しかないのだが、国柄や人々、文化、そしてモータースポーツが大好きになった。今後も本誌への寄稿は続けるつもりなので、これからもみなさんに私の記事を読んでいただく機会はあると思う。ともかくいまは、読者のみなさんの幸運を祈るばかりだ。



GT3に車両をスイッチしたことで見ごとな復活を果たしたDTM。今後は電動シリーズも立ち上がるが、GT3による選手権はDTMの大黒柱としてしばらく継続されそうだ。

Text
大串 信
Makoto Ogushi

ワクワク、ドキドキ、おたのしみ

年が明けてから、1970年代のレーシングテクノロジーに関する取材を重ねた。取材をとおしてあらためて感じたのは、70年代のレーシングテクノロジーのおもしろさだった。当時のテクノロジーは、たしかに未熟だった。しかしそのぶん、眺める者の想像力を刺激して楽しませてくれた。言い換えれば「分かりやすかった」。

本誌前号では最新のホンダ・パワーユニットについての詳細解説がなされていたが、あまりにも複雑すぎて、頭の固くなった僕には勉強にはなっても「楽しい」ものではなかった。その点70年代のテクノロジーは、経験や知識がなくともすぐに技術者とほぼ同じレベルに立って事態を眺めてワクワクドキドキできた。

不可逆なテクノロジーの進化を恨んでも詮（せん）ないことではあるが、昔のテクノロジーには夢があったなあと遠い目になる僕は歳を取り過ぎたのだろう。ただ今年は、サーキットの上に登場するはずのテクノロジーに少しばかりワクドキしている。何を楽しみにしているかと言うと、昨年７月発表されたルマン・ハイパーカー（LMH）、プジョー9X8がどんな走りっぷりを見せてくれるのか、である。

ルマン・ハイパーカーについては、トヨタが参戦しているLMHクラスと、ポルシェ、アウディ、BMWなどが参戦を表明しているLMDhクラスが並び立って少々分かりにくい状況になっているが、9X8はLMHに参戦してトヨタに真っ向から勝負を挑むことになる。

それだけでも楽しみなのに、昨年公開された9X8は、あまりにも衝撃的な姿で、僕の興味をかき立てた。と言うのも、9X8のボディには、高性能レーシングカーには不可欠な空力アイテムであるリヤウイングが取りつけられていなかったからだ。

言うまでもなく、近年の高性能レーシングカーは車体下面と路面の間に空気をとおしてグラウンドエフェクトによるダウンフォースを生み出す構造になっている。だが、フォーミュラカーにせよスポーツカーにせよ、グラウンドエフェクトを補完するためのウイングを撤廃することはできなかった。一時期は、究極のグラウンドエフェクトを追求してウイングを撤廃する取り組みも盛んに行なわれたが、結局は「やっぱりウイングは必要だね」という結論に落ち着いたのである。

その失敗の歴史を思い出せば、9X8のウイングレスボディは「いまさらかよ！」なのだが、あえて2022年の段階でウイングレスに踏み切るのだから、プジョーは何か画期的なアイデアにたどりついたのではないかと興味をかき立てられた。テクノロジーが発達した結果、レーシングカーの進化は重箱の隅をつつくような、ある意味緻密、ある意味代わり映えのしない状態でしか起きなくなった近年、これほど好奇心を刺激されたのは久しぶりだ。

発表当初、9X8のデザインにはさまざまな評価がなされたが、僕の見る限り「たぶんこのままでは無理だろう、リヤウイングが取りつけられることになるだろう」という見解のほうが多数派であるように感じる。果たしてプジョーは、本当にウイングレスのままトヨタと戦うのだろうか。

年が明けて、プジョーはテストで実走する9X8の映像を公開した。この映像がじつに思わせぶりだ。それを見ると、発表時よりもリヤカウル上のバーチカルフィンが拡大されており、空力的な熟成が進んでいるように見える。だがバーチカルフィンの拡大はおそらくダウンフォース不足を補うための対応だろうから、「やっぱり苦労しているのかな〜」とも思う。映像ではまだレーシングスピードでは走っていないようにも見える。まるでプジョーは「どうなるかお楽しみに」というメッセージを発信しているようだ。

そう言えば発表時、プジョーの空力開発担当者は「どうやって（ウイングを廃したか）とは聞かないでください。できる限り秘密にしておきたいと思っていますから！」と語っていた。どうもプジョーは、計算尽くで9X8に関して戦略的PRを展開しているのではないか。こういうかたちでレーシングテクノロジーに対する興味を刺激してくれるなら、傍観者としては大歓迎だ。

で、果たして9X8はどんな姿でレースを戦うことになるのか。デビュー戦は５月、世界選手権シリーズ第２戦のスパになるようだが、僕はプジョーの思うつぼにハマって事態を注視しているのである。



Photo : PEUGEOT

auto sport CONTENTS

auto sport 2022年2/10号（隔週金曜日発売）
2022年1月28日発売　第59巻第3号　通巻1569号

No.1569 2/10号

発行人：伊藤秀伸　　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor	田中康二	Koji Tanaka
Editorial Staff	角田五十四	Isoshi Sumida
	三浦康宏	Yasuhiro Miura
	髙橋和清	Kazukiyo Takahashi
	水谷素子	Motoko Mizutani
	高藤昌洋	Masahiro Takato
	廣本　泉	Izumi Hiromoto
	佐藤彩子	Ayako Sato
	上坂元 宏樹	Hiroki Kamisakamoto
Art Director/ Designer	原　靖隆	Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）
Designer	本間将一	Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）
	大川由以奈	Yuina Ohkawa（Homma Shoichi design office）
DTP Staff	樋口義憲	Yoshinori Higuchi
	片山健一	Kenichi Katayama
Publishing Manager	有冨誠一郎	Seiichiro Aritomi
Cover photo	Red Bull	

FROM PIT CREW

●今号58ページからの星野一義さんと星野一樹さんの対談が面白かった。あれほど偉大な一義さんを父に持つ一樹さんは、これまでさぞかし多くの「苦労」と「宿命」を背負ってきたことと思う。レース界における「星野」という苗字のインパクトは絶大で、もちろん一樹さんはその恩恵を受けてきただろうが、当の本人とってはそれ以上に頭を悩ませることのほうが多かったと想像する。普段、父・一義さんに取材させていただくと、ひとつひとつの言葉が重く、そのすべてが心に響く。一方、今回の対談を読んで分かったのは、一樹さんの言葉は現代風にアレンジされつつも、その端々から“星野イズム”があふれ出ていて、レースに対するひたむきさ、まっすぐで裏表のない正直なところが見ごとに継承されているということだった。ひとりの“星野ファン”として、心の底からうれしく、またカッコいい生き方に感服した。星野一樹さん、これまでの現役生活、本当におつかれさまでした。人生の第２スティントでも、引き続きよろしくお願いします。　（田中）

●GR GT3コンセプト、見てきました。現場にいるあいだは気分も高揚していて、話を聞きながら「いいじゃん、盛り上がるじゃん」と思っていたんですが、帰路について冷静になると「やりすぎじゃね？」と思いました。そんなこんなで今回は書きたいことを書かせていただきましたよ。「速さは正義」という考え方ももちろんあると思いますが、うーん……このクルマはGT3の衰退につながりかねないやつだと正直思っています。ま、そんなことを言いつつも、いざテスト車両が公開されたり走りだしたりしたらどうせ「いいじゃん、盛り上がるじゃん」となっちゃうようなちょろいヤツなのが僕。そんなわけでトヨタさん、テストの際は呼んでくださいね。　（きゃりー）

●時代、動かず——。WRCモンテカルロでは、合わせてタイトル17個のロウブ選手とオジエ選手が貫禄を見せつけて、トップ争いを演じてワンツー。モンテでは経験がモノを言うとはいえ、こんな展開になるとは……。本誌２月10日発売号では、そのふたりが操った、３ワークスのRally1のメカニズムに迫る予定です。お楽しみに！　（カズキヨ）



透けて見える野望

Unhidden Ambition

GR GT3 CONCEPT

TGRの「勝てるGT3マシン」はどこへ向かうのか？



GT3に本気で向き合うときがきた——
昨季ふたつの世界選手権を制したTGRが今度はGT3を制するべく
まったく新しいレーシングマシンを生み出そうとしている
市販車よりも競技車両を先行して開発するという
"禁断の手法"を採った彼らの真の狙いを探る

Text：上坂元宏樹（Hiroki Kamisakamoto／本誌）
Photo：後藤 純（Jun Goto）



「勝てるGT3を作れ」トヨタ自動車の豊田章男社長がそう命じたことで生まれたのが、GR GT3コンセプトである。このクルマはトヨタGAZOOレーシング（TGR）が製作したコンセプトモデルで、東京オートサロンに合わせてワールドプレミアされた。ノーズの長い伸びやかなスタイルであると同時に、低くワイドな迫力あるボディは、これまでのトヨタ／レクサスのどの車種にも似ていない。それもそのはず。このクルマはGT3カテゴリーへの参戦を前提としていながらも、ベース車両は存在していない。つまり、ロードカーより先に、レーシングカーを作ってしまったということだ。

このプロセスは、WRCに投入されているGRヤリスと同じ。GRヤリスは「WRCで勝つため」に、競技車両に必要な要素を市販車に盛り込んだモデルだ。そして、トヨタは2021年のWRCでトリプルタイトルを獲得。完全勝利を収めている。今度は、GT3でそれを再現しようというのだ。

だが、なぜ「いま、あえてGT3を選ぶ」のか。TGRブースで関係者に疑問をぶつけると次のように話した。

「カスタマーレーシングのトップに位置づけられるのがGT3です。簡単に言えば、盛り上がっている。各社競い合っている場に我々も参入していくというのは大事なこと」

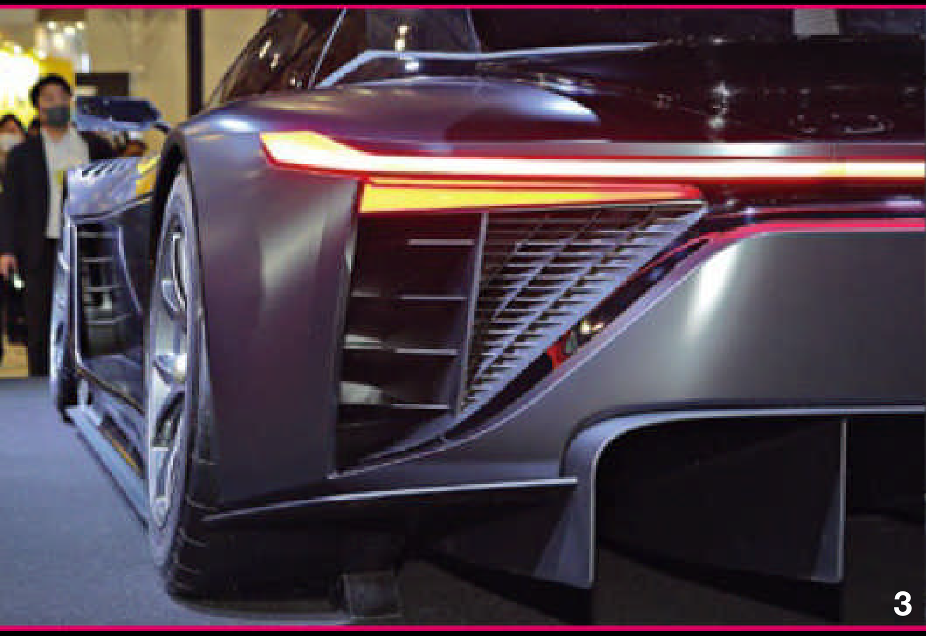
また、別の関係者は「事実として、GT3は人気の高いカテゴリーだという認識。ライバルがたくさんいるGT3はクルマを鍛える場として最適だと考えています」と返答した。

たしかに、GT3は間違いなく現状では世界でもっとも人気の高いカテゴリーのひとつである。日本国内ではスーパーGT GT300クラスなどで使用されているほか、世界に目を向けてもレースフォーマットは1時間未満のスプリントから24時間の耐久まで、乗り手もアマからプロまで、GT3はさまざまな条件のレースに採用されている。純粋な速さはもちろん、耐久性、整備性、乗りやすさなど、あらゆる要素が高次元でバランスされていなければ「勝てるマシン」にはなり得ない。そういう意味ではGT3はクルマを鍛える場として最適だろう。

GR GT3コンセプトの開発はす



存在感を強めようとしている



3



2



1

でに始まっており、シミュレータを用いたデジタル開発など新しい手法を取り入れ、開発過程で手にしたノウハウや知見を、スポーツカーだけでなく、ファミリーカーなどにも活かしていくという。「モータースポーツを起点としたもっといいクルマ作り」は、彼らが推進しているもの。より良い商品を作るために、競争の激しいGT3でクルマを鍛える。至極まっとうなアイデアだ。だが、単に「いいクルマを作りたい」というだけで、莫大な資金とマンパワーがかかるGT3車両を作る必要があるのか。社長自ら「勝てるGT3マシンを作れ」と命ずるだろうか。

今後数年で、GT3は国際的なレースシーンでさらに存在感を強めていく。今季からIMSAウェザーテック・スポーツカー選手権では、GTE車両を使用していたGTLMクラスに取って代わるかたちで、GT3車両を用いたGTDプロクラスが新設される。また欧州に目を向けると、24年からWEC／ル・マン24時間でもGTEに代わり、GT3プラットフォームに基づくマシンが競い合うことが決定している。

ずばり、トヨタが見ているのはここに違いない。WEC／ル・マンの総合優勝を争うハイパーカークラスは、23年のLMDh規定の本格導入を機にマニュファクチャラー数が激増する。また、GT系クラスがGT3を採用するとなれば、こちらもまた盛り上がるだろう。そんな群雄割拠の耐久界で〝ダブルタイトル〟を獲得するとなれば、いち競技者としてこれ以上の栄誉はないし、露出という観点からビジネス的に得るものは大きいはずだ。

加えて言えば、WEC／ル・マンにおけるGT3採用が決まったのは昨年8月だが、その直前の同7月下旬には、TRD・USAのデイビッド・ウィルソン社長が〝次期GT3マシンのベース車両開発について日本側から協力要請があった〟ことを明らかにしている。このことからも、トヨタが耐久レース界におけるプレゼンスの向上を目指していることは明らかだ。

その一方で、トヨタは昨年12月、35年にはレクサス車をバッテリー式電気自動車（BEV）に統一するなど、将来に向けラインアップの電化をよりいっそう推進していく方針を明らかにしている。そんななかで、耐久界を制圧して〝ガソリン臭いことをやっているメーカー〟というイメージが着くのも避けたいことだろう。

そういう意味で、GR GT3コンセプトを投入する場の選択肢として挙げられるのが、23年に発足予定のFIAによるエレクトリックGT選手権だ。これはGT3マシンをベースとしたレーシングBEV向けのシリーズで、欧州をはじめ、アジアや北米などを転戦するものだ。国際的な競技活動を積極的に展開しているトヨタにとっては、エレクトリックGTこそ参入を検討すべきフィールドであるとも言える。

しかし、前出のようなGT3ベースカテゴリーはすべて〝市販車ありき〟であることを忘れてはならない。GT3規定において、ベース車両は生産を開始した最初の1年間で100台が製造されることが求められており、GR



海外メディアに
GR GT3 Concept はどう映った？

スープラではないことに驚き トヨタ、レクサスの両方に活用か？

Text：サム・コリンズ　Translation：auto sport

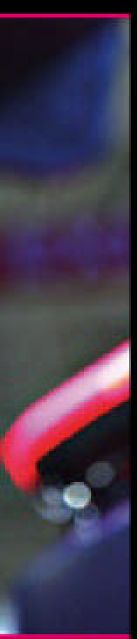
トヨタが発表したGR GT3コンセプトは、ヨーロッパにおいても多くの人にとってサプライズだった。欧州のメディアがとくに驚いたのは、その外観だ。ほとんどの報道関係者は、GRスープラの派生モデルがお披露目されると思っていたのだ。実際、2018年のジュネーブ・モーターショーでは、同車のGT3版とも捉えられるマシンが公開されていた。しかし、幕張で発表されたクルマは、どのトヨタ／レクサス車ともリンクしていない。本文中で触れられているとおり、GT3は市販車ありきのカテゴリーである。GR GT3コンセプトのスタイリングは、多気筒エンジンを縦置き搭載するFRレイアウトであることを示唆しているが、全体としては既存のレクサスRC F GT3よりもむしろ、メルセデスAMG GT3に近い印象を受ける。

トヨタからは「市販車をモータースポーツに合わせ込むのではなく、モータースポーツ車両を商品化する。TGRは競技活動で培われた技術やノウハウをGT3マシン、そして市販車の両方に役立てていこうとしている。そして、より良いモータースポーツ起点マシンの製作を推進していく」という旨が明かされており、実際にGT3車両の開発を先行させ、市販車をそれに追従させる手法を採ることになるだろう。

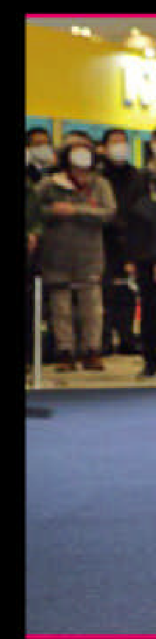
ヨーロッパの報道関係者のなかには、このクルマが先日発表されたレクサスのスポーツカー型EVに似ているため、プラットフォームを共通とするのではないかという見方をする者もいる。言い換えれば、トヨタはこのマシンでFIAエレクトリックGT選手権へ参入すると見ているということだ。同選手権も基本的には市販車が存在する必要があるが、かつてのフォードGTのように、生産開始前のモデルでもエントリーが可能となるようFIAが取り計らうこともありうるだろう。

総合すると、ヨーロッパでの見立ては次のようなものだ。トヨタは新たなGTマシンを１台ではなく２台出す。１台はV8、あるいはV6（＋ハイブリッドの可能性も）エンジンを搭載したトヨタ車。もう１台は、ピュアEVのレクサス車だ。内燃機関を積んだトヨタ車は車重1250～1300kg、出力は500bhpほど。一方のEVレクサスは車重1490～1530kgで最高出力430kW、さらに全輪駆動とすることもありうる。いずれにしても、トヨタの動きは国際的なカスタマーレーシングカテゴリーにおいて“大きな脅威”となるだろう。

トヨタは耐久レース界でさらに







GR GT3 Concept _ Spec.

全長／全幅／全長	4590 / 2040 / 1140 mm
ホイールベース	2725 mm

GR GT3コンセプトのお披露目と同時にスペックとして公開されたのは、上に記載した寸法とホイールベースのみ。レクサスRC F GT3と比べてわずかに短く、幅広く、低いボディを持っている。発表に合わせて実施された会見では、22年末には試作車が完成する可能性があることも明かされている。WEC／ル・マンでGT3ベース規定が採用されるのは24年なので、それをターゲットに開発を進めていると推測できる。また、RC F GT3がそうだったように、FIAの公認取得前にGT300を舞台とし、実戦を通して開発を進めるということもありうるのか？

１：基本的に外観が公開されただけというGR GT3コンセプト。全体的なフォルムは、昨年公開されたレクサスのスポーツカータイプEVコンセプトモデルに似ているが、ツラ構えはどことなくトヨタ・マークXを連想させる。ほかのGT3マシンと同様、派手な空力的付加物は装備していないが、フロントにはカナードを２枚装備している。２：マフラーは車両の両側のホイールベース間から出ており、RC F GT3よりもかなり前寄りのレイアウトだ。３：リヤには大型のディフューザーを装備。また、リヤライトとその下のグリルはレクサスのような雰囲気を感じさせる。

GR GT3 Unbidden Ambition CONCEPT

GT3コンセプトもデビューを果たす際にはこれをクリアする必要がある。そもそもGT3の出発点は「いろいろなありもののクルマを集めてレースを楽しむ」こと。特定のメーカー／車種が勝ち続けた結果、衰退・消滅していった自動車レースの歴史から学び、誕生した規格でありシリーズでもある。その点からすると「勝つ」という任務を背負い、競技車両として生まれるGR GT3コンセプトは、GT3の理念に即しているとは言い難い。

このクルマの登場により、GT3という巨大なクラスに風穴が開き、終焉を迎えるのか、はたまたマーケットが活発化し、カテゴリーの寿命が延びることになるのか……。カスタマーレーシング界の将来を占ううえで、GR GT3コンセプトは注視すべき存在だと言えるだろう。

J.Goto



カーボンニュートラル時代に向けた電動スタディモデル

STI E-RAコンセプト発表 ニュル北400秒切りを目標に開発中

Text : auto sport

スバルとスバルテクニカインターナショナル（STI）が東京オートサロン（TAS）に共同で出展。STI E-RAコンセプトを発表した。

世界中で環境意識が高まり、今日ではモータースポーツにおいても『カーボンニュートラル』を無視できない時代となっている。そんななかSTIは、モータースポーツを通して新技術の経験と修練を積むことを目的とした『STI E-RAチャレンジプロジェクト』を設立。TASでお披露目されたSTI E-RAコンセプトは同プロジェクトが製作した電気自動車（EV）で、最高出力800kW（1088ps）を発揮するトルクベクタリングAWDマシンだ。

1月14日にオンラインで実施されたプレスカンファレンスに登壇したSTIの平岡泰雄社長によると、現在のところ参戦を予定しているカテゴリーなどはなく、スタディモデルとしてE-RAコンセプトを開発したことを明らかに。その一方で、今後22年中は国内のサーキットなどで同モデルの走行実験を進め、23年以降にはニュルブルクリンク・ノルドシュライフェでタイムアタックを実施。400秒＝6分40秒切りを目指していくという。ちなみに、ポルシェ911 GT2やランボルギーニ・アヴェンタドールなどの市販スーパーカーが6分43～44秒ほどのタイムであることから、プロジェクトの目標の高さが垣間見える。

なお、スバル／STIはE-RAコンセプトとともに『ソルテラSTIコンセプト』も初公開。こちらはトヨタと共同開発したスバル初のEVであるソルテラにアンダースポイラーやルーフエンドスポイラーなどを装備し、スポーティな走りのイメージを追加したモデルとなっている。



J.Goto

E-RAコンセプトは特定の選手権へのエントリーを目的としていない＝レギュレーションにしばられていないということもあり、プロトタイプマシンのような見た目をしているが、STIによるとこのクルマは2シーターのGTタイプマシンであるようだ。駆動レイアウトは4モーターの全輪駆動となっている。パワートレーンはヤマハ発動機製のハイパーEV向けのギヤ、インバーターが一体となった大トルク・高回転型を搭載。バッテリーは60kWhのリチウムイオンバッテリーとなっている。



J.Goto

Photo：小笠原貴士（Takashi Ogasawara）／後藤 純（Jun Goto）／LAT／autosport web

3年間F1にワンメイク供給へ

BBSジャパンが22年型F1用ホイールを公開

Text：平野隆治（Ryuji Hirano）

BBSジャパン株式会社は1月14日、東京オートサロンでプレスカンファレンスを実施。2022年からF1とNASCAR最高峰のカップシリーズの両選手権にワンメイクホイールを供給すると発表した。

ハインリッヒ・バウムガルトナーとクラウス・ブラントが1970年に創業したBBSは、レーシングカー用のパーツ開発を手がけるかたわらホイール開発を始め、83年には日本のワシマイヤー社と共同で現在のBBSジャパンを設立。日本の優れた技術を活かした革新的な鍛造ホイールを製造してきた。

BBSの鍛造ホイールは、グループCレース等を中心にモータースポーツシーンで強力な武器となり、世界中でさまざまなワークスチームが採用してきた。また、92年にはF1用マグネシウム鍛造ホイールを世界で初めて開発しフェラーリに供給を開始すると、その後多くのF1チームもそれに追随。現在も世界中のあらゆるチームに使用されている。

BBSジャパンの北秀孝社長は会見の席において「異例とも言える3年間の独占契約を結び、22年から自動車レースの頂点であるF1に参戦することになりました。“走る実験室”とも言われるF1での成功を活かし、さらに我々はさまざまなカテゴリーでホイールを供給させていただきます」と宣言した。

さらに、F1を頂点とし、NASCAR、そして日本のスーパーGTなど、各地域のトップカテゴリーへの挑戦を進めていくとした。また日本国内でも活動を継続し、スーパーGTではGT500クラスのZENT CERUMO GR Supra、GT300クラスではSUBARU BRZ R&D SPORT、BMW Team StudieのBMW M4 GT3に供給する。

J.Goto



F1は今季テクニカルレギュレーションが大幅に変更され、ホイールもこれまでの13インチから、より一般的な18インチとなる。また、それと同時に近年は禁止されていたホイールカバーが解禁される。これは車両後方に発生する乱気流の低減を狙ったもので、ホイールと同様に標準パーツ化される予定だ。



LAT

ラリージャパン2022“カウントダウン”続報

セレモニアルスタートは豊田スタジアム

Text：autosport web／auto sport

ラリージャパン事務局は1月14日、東京オートサロン2022で記者発表会を実施。2022年WRC第13戦「フォーラムエイト・ラリージャパン2022」（11月10～13日）の開催に向けた現況の説明、ならびに大会コンセプトとコンセプトビジュアルの発表を行なった。

「フォーラムエイト・ラリージャパン2022は、愛知県内の岡崎市、豊田市、新城市、設楽町、岐阜県内は恵那市、中津川市で実施することが決定しております。現在、コースの設定、観客エリアの設定といった詳細について検討し、決定を進めております。実際のコースについてはFIA、WRCプロモーターとも検討しなければならないため、少しお時間を頂戴しますが、今年の6月以降にはおそらく、みなさまに詳細をお伝えできるかと思っております」（同実行委員会の鈴木賢志会長）

続いて、大会コンセプトが「クルマ、お祭り、応援」であることが発表された。「ラリーファンフェスタというかたちで、ラリー以外のもの、たとえばフードフェスタや別の自動車展示イベントといったものも各地方自治体と連携し、みなさまにお届けできればと思っております」（同）。

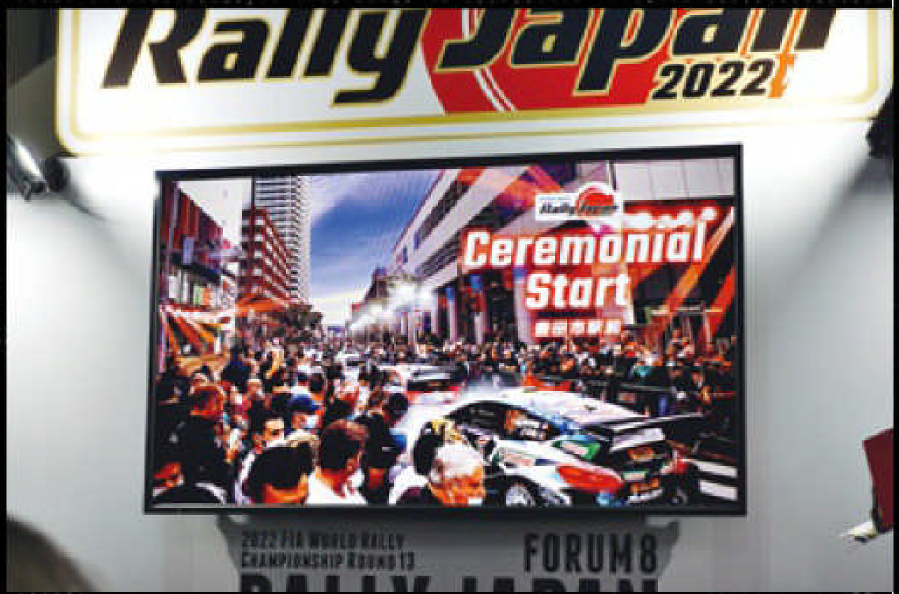
セレモニアルスタートの会場は、愛知県豊田市の豊田中央公園内にある豊田スタジアムに決定。セレモニアルスタートを終えた車両は豊田市内をリエゾン区間として走ることが予定されており、現時点での計画では駅前の広場を封鎖し、ファンに向けて参戦車両や参戦ドライバーを紹介する試みを実施したい意向を持っているとのことだ。

大会終了時には成功の感謝を込め、現在プロモーションで活躍中のGRヤリス・フォーラムエイト・ラリージャパン号を抽選でプレゼントするとのこと。こちらについては後日詳細が発表される。

T.Ogasawara



(上) コンセプトビジュアルは愛知県と岐阜県の全体をコラージュしたイラストとなっており、城や歴史ある街並み、セレモニアルスタートの会場などが描かれている。コンセプトビジュアルは、2021年度大会のキービジュアルを手掛けたイラストレーター宍戸竜二さんによるもの。(下) サービスパークも豊田スタジアムに設置される。



autosport web

修行もハイカロリーで。



H.Tanaka

対談で聞く

星野一樹×星野一義

「カズキングのこれから」

星野一樹が2021年をもってスーパーGTのシートから降りた
だが、落ち着く間もなく、次の仕事に取り掛かっている
星野一義監督とともに走る“セカンドスティント”――

Interview & Text : 大串 信（Makoto Ogushi）
Photo : 森山俊一（Toshikazu Moriyama）
吉見幸夫（Yukio Yoshimi）
田中秀宣（Hidenobu Tanaka）
鈴木紳平（Shimpei Suzuki）

――スーパーGT最終戦富士が終わってから1カ月半くらい経ちました。いまはどんな思いでいますか。

一樹：引退してから1、2週間ぐらいはプレッシャーなどいろいろなものから解放された感じで、軽い気持ちでいたんですが、2、3週間くらいしたら変わってきました。（現役時代は）食べるのはこのへんまでにしておこう、ビールも1杯飲んだところでやめておこうというようにしていましたし、トレーニングも必ず週1回は行くなど、無意識に課していた制限があったんですが、そういうものが全部なくなってしまったことに物足りなさを感じ始めていました。もちろん、新たな課題としてインパルやホシノレーシングの経営面の目標はありますが、ドライバーとしての自分がいきなりなくなってしまったので、微妙に張り合いがない、というのが正直なところです。

一義：オレも、（フォーミュラを）降りたときはホッとしたけど、やっぱり同じ気持ちを味わったよね。ドライバーの仕事では自分がトップにいた。ビジネスでは名目上、経営者として自分が上にいたけど、金子（豊。元ホシノインパル副社長。故人）がトップで、自分はレーシングにおいても監督としてはまだ見習いだったから、自分の居場所を見つけることができなくなったんだ。

一樹：僕は親父ほどすごいところに立っていたわけではないので、同じ気持ちなのかは分かりませんが、居場所がないというのは分かるような気がします。そわそわするというか、あれ？ 自分、ドライバーだったのに、いまのオレは誰なのかな？ というような感覚に陥るんですよね。

――引退を決めるとき、誰かに相談しましたか？

一樹：決めるときには最初に、いままでずっと育ててもらったニスモの田中（利和ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル取締役兼常務執行役員）さんに相談しました。自分はこう思っているんですけど、と報告したら、田中さんは「自分からやめると言ってきたドライバーは、自分がニスモでやってきたなかでこれまでひとりしかいない。それはおまえの親父だ。自分で決めるのは簡単なことじゃない。それを決めたんだから、22年ももちろん乗ってもらおうと思っていたけど、100%、一樹の意見を尊重するよ」と言ってくださいました。

――ドライバー仲間には？

一樹：本山（哲）さんと安田（裕信）は同じニッサンのなかでも仲良くさせてもらっていて、プライベートでも親交が深いので、LINEのグループでほのめかしたんですけど、最初はふたりとも冗談だと思っていたみたいで。発表したら、本当!? って驚いていました。安田は最後まで「ひっくり返そうよ、一樹さん。来年やってよ、一樹さん」と言ってくれた。本山さんはスパッと、「もういいんじゃない？ そっちのほうがいいよ」という感じで、両極端でしたね（笑）。いずれにせよ、自分の気持ちは決めた瞬間から1ミリも動きませんでした。

――突然の引退発表には驚かされました。あらためてお聞きしますが、なぜ引退を決めたのですか？

一樹：それまでも大きな要因はいろいろあったんです。まず、何年も前から

修行もハイカロリーで。

親父が、「インパルの経営やホシノレーシングの運営をおまえが中心になってやってほしい」と、言葉では言わないんだけど、そう思っているのを感じるようになっていました。一方、ドライバーとして自分を見つめ直すと、自分の感覚では（パフォーマンスが）落ちたという感覚はなかったのですが、数字を見ると2年間表彰台に乗れなかったことはこれまでなくて、どこかでけじめをつけないといけない日が来るだろうとは感じていたんです。決めたのが、2021年の（GT第4戦）もてぎの予選のとき。Q1（B組）を任されて、10号車の僕は、同じチームの11号車（Q1 A組）がソフトタイヤを使うのに対し、作戦上ハードタイヤを使うことになりました。ソフトとハードでそこまで差はなかったし、ノーミスだったからQ1は通れたと思ったら、（A組トップタイムの11号車から）1秒後ろで、通れなかった。それでピットに戻ったら、「なにやってんだよ」と言われるんじゃなくて、逆に「仕方ないよ、タイヤがハードだったんだから」と慰められちゃったんです。それが哀しくて。「ハードだったけど、通過してくれてありがとう」と言われるような仕事をしに来ているのに、これはダメだなと自分が許せなくなり、情けなくなって、そこで自分で決めました。危険だからという理由でレーシングカーが怖いと思う人はあまりいない。僕もそんなことは思いません。でも、自分が遅かったらどうしようという怖さはありました。ドライバーは一生乗っていたいと思うものだし、這いつくばれば、あと2～3年乗ることができたかもしれないけど、引き際をスパッと決めないとな、と思ったんです。

一義：自分がフォーミュラを引退したときは、サーキットに行くのが怖くなっていた。トップにいなくちゃいけないという使命感があって、戦って結果が出るのが怖かった。それはもう、自分の気持ちが遅れているわけだよね。必ず一番になるときは、そんなことを感じずにすんなり走れる。結局、49歳までフォーミュラに乗ったけど、トップにいられない自分はクビにしないといけないって、自分でスパッと切れた。

一樹：常にトップにいないといけなかったというプレッシャーの親父と、常にチャレンジャーでしかない僕とではレベルが違って、種類がちょっと違うかもしれませんが、僕のレベルでも自分のピーク時にはただガムシャラに走

S.Tamura



「ファンの方々の前でセレモニーまでしていただいて、本当にうれしかったです」。21年最終戦富士のグランドフィナーレ後、飾りつけされたピットに戻った一樹。感謝のスピーチの途中、こみ上げてくるものを我慢できなかった。(M.O/as)

「まだやれるのに」とまわりが言ってくれて「やめたタイミングは合っていた」とホッとした

S.Suzuki



2010年はポイントランキングトップと11ポイント差の4位で最終戦もてぎへ臨んだ一樹と柳田真孝(TOMICA Z)。PPスタートから後方での混乱を尻目に、盤石の走りで逆転タイトル。ふたりとも2度目の戴冠となった。(as)

ればタイムが出るという時期があり、そのときはいつもGT300で優勝を争い、チャンピオン争いをしていました。それでもタイムが足りなかったらどうしようという恐怖はいつもあり、それはこの苗字で生まれてきた以上、仕方のないことだった。でも、最近はアタマで考えて乗るようになってきていた。ゴルフのスイングでも、手の位



2008年最終戦富士。9番手スタートの一樹のMOLAレオパレスZは接触などで最後尾まで落ちたが、ここから大きく挽回。後半の安田裕信が7番手まで浮上し、前のクルマが失速したことで6位フィニッシュ。1ポイント差で初のタイトルを決めた。(as)

Y.Yoshimi



修行もハイカロリーで。

置はここだと考えて振っていたらダメ。それと同じで、これは違うなと思うようになった。それで、ここ2、3年は表彰台にも乗れない、ランキングも10何位、そういうふうになってきていたので、自分のピークすら出せないのなら、乗る意味はないなと思ったんです。

――最終戦富士での周りの空気、ファンの方々の反応はどうでしたか?

一樹：ファンの方々や関係者の方々が「まだやれるのに、なんでやめちゃうの?」って、ウソだとしても言ってくれて、「やめたタイミングは合っていた。よかった」って、ホッとしました。「一樹、長かったんじゃない、お疲れさま」って言われたのなら、やめたタイミングが遅かったということですからね。「合っていた、間違っていなかった」って(笑)。

一義：僕は、この学歴社会のなかで一樹には自分にないものを持ってほしいと思って、当初はレースをすることに賛成しなかった。その結果、一樹はレースを始めるのが遅くなってしまった。そのことを申し訳ないと思う気持ちをずっと抱えてきた。自分にないものを息子に求めてしまい、本人が決めることが一番正しいと思うのに、僕は本人が中学生時代に決めたことをやらせなかった。それをものすごく後悔してきたんだ。だから、今回降りるって聞いたときは、反対とも賛成とも言わずに、「あぁ、そうなんだ」と聞いた。自分で決めたことが一番正しいんだから。だけど、そのことを女房には何日も言えなかった。一樹のレースに関しては、僕より女房のほうが一所懸命で、本の記事を探して見ているんだけど、僕の記事を見るときと目が違う。それくらいだったから、言えなかったんだ。

――一義さんは、一樹さんのレースを見ていましたか? 悩んでいるのを感じていましたか?

一義：レースの現場では一緒だけど、見てないふりをしてきた。ピットに行くこともできなかった。オレが行ったら迷惑だなと思ったし、声もかけられなかった。でも、気持ちは完璧に分かっていた。僕とも誰とも会いたくない、話もしたくない。だって、同じドライバーだもん。僕も同じ気持ちで戦っていた。だから、(レースウイークは)夜になって女房から電話がかかってきて、「一樹くん、あんまり良くなかった」とか聞いて、結果を知ったりしていた。それくらい、ウチの奥さんは息子にもっと頑張ってほしいという気持ちがギラギラしていたから、引退のことを言えない状態が続いたんだよね。

一樹：レースの現場で話はしませんでしたが、見られてはいるなっていうのは常に感じていましたね。

――一樹さんは、レーシングドライバーとしての活動は今後、いっさいしないのでしょうか?

一樹：レーシングドライバーだという気持ちを持ったまま死にたいので、完全に走るのをやめてしまおうとは思っていません。自分のなかでひと区切り置かないと前に進めなかったから「やめる」と言ったけど、もしかしてたとえばワンメイクレースやスーパー耐久のスポット参戦といったお話があれば、ドライバーとしての活動があるかもしれません。完全にやめてしまうと、生活に張り合いがなくなってしまうかもしれませんからね。

一義：そこはオレとちょっと違うね。長谷見(昌弘)さんも舘(信秀)さんも中嶋(悟)も、みんな(イベントを)盛り上げようといまでも乗るけど、オレだけいっさい乗らないんだよね。荷

H.Tanaka



スーパーフォーミュラのレース中に
「黙っててくださいよ!」
とケンカになったこともありました(笑)



H.Tanaka

一樹はデータをもとにした判断も早い
すぐには理解できなかったけど
「いや、ごめんなさい」って（笑）

が降りたんだから、レーシングスーツを着てガシガシやりたくない。走る以上、遅い星野を見せたくないし、何かにちょこっと乗っても必死になってしまうから嫌なんだ。

理想の監督像

――一樹さんはこれから、会社（ホシノインパル）の経営やチーム（チームインパル）の運営に携わるということですが、一義さんはいまの一樹さんにすべて任せられると考えていますか？

一義：一樹は会社のことをよく分かっている。だって、会社を自分に譲るときには、借金をもうちょっと減らしてくれよって言うんだよ。僕が〝日本一速い男〟なんてウソで、本当は〝日本一借金の多い男〟だからね（笑）。でも、ずっと「親父、もう会社には出てくるな、若いスタッフでやるから、ちょっと一歩二歩下がって助言してくれたらそれでいい」と言ってくれるくらいになったらいいなと思っていた。いままでドライバーとしてマシンと戦っていたけど、これからは人間と戦っていかなくちゃいけない。それはゼロからのスタート。オレは、ビジネスで人間と戦うよりはモノコックのなかでマシンと戦っていたほうがいいやと思っていた。そこを一樹には頑張ってほしいと期待している。僕より数字が弾けるし、イングリッシュも備えているから、ビジネス面で力を発揮できると思っている。2年、3年先のことを考えて、スタッフと一緒に考えてやっていくということは、僕より一樹のほうがうまくやれる。勉強して、この先はスタッフの力、いろんな業者の方々との関係、いろんなことをうまくコントロールして立ち回ってほしいよね。

一樹：父親のそういう思いはなんとなく感じていて、自分がドライバーとしての線をどこかで引かなくちゃいけないと思っている一方、早く自分も親父の思う方向へシフトしないと、と考えることも増えていました。それに、経営はともかく、チームのほうでは、親父が監督としてレースの作戦面の細かいところまでは見ることができなくなっているんだなと感じることもありました。スーパーフォーミュラのレース中、僕がピットウォールにいると、「なんでピットに入れないんだ」ってものすごく怒って走ってきた。ウチのドライバーのタイムが落ちてきたからなのですが、こちらは目に見える後ろの相手ではなく、だいぶ早めにピットインしてアンダーカットを狙っている別の相手と戦っていました。その相手に対しては計算上のマージンがまだあったので、追いつかれても簡単には抜かれない。仮にそこで抜かれても、次のピットインで抜き返せるんだから、ピットインを遅らせ、アンダーカットしたドライバーの前で戻れれば勝てるという計算でした。これはいまの親父に説明しても分からないだろうし、こちらにも余裕がないから、「黙っててくださいよ！」ってケンカになっちゃったんです（笑）。

一義：そういうこと、しょっちゅうあるな。単純に目先のことで口を出しちゃいけないんだけど、つい昔の習慣で出しちゃう。興奮しちゃうのかな。昔は、「もうそろそろピット入れようか」って、勘で入れていたわけ。いまは計算で決めるから、僕はそれが追いつかない。僕なんかの時代はパソコンでコンピュータの時代じゃなくて、〝カンピュータ〟の時代だもの。そういうアタマのキレ、データをもとにした判断は早いよな。一樹に怒られたときには

対談で聞く

星野一樹×星野一義
「カズキングのこれから」


H.Tanaka

自分の意見と先輩たちの意見をうまくまとめながら自分の色を出していってもらいたいね

すぐには理解できなかったけど、「いや、ごめんなさい」って（笑）、自分が悪ければすぐ引き下がるよ。たしかにアタマの回転は鈍くなっているんだ。それはあたり前で、74歳でバリバリじゃおかしい。それはすんなり認める。ホンダの山本（雅史F1マネージングディレクター。22年1月いっぱいでホンダを退社予定）さんは、30〜40代の脂の乗っているレッドブルのスタッフと一緒に戦い、最後にチャンピオンを獲ったけど、あの年齢でないとできないよね。そこに74歳のオレが、レース経験があるからって出ていったら、バカじゃないかって思われるよ。

一樹：でも、自分はまだまだ修行が必要だと思っています。

修行もハイカロリーで。

一義：アタマの回転はいいんだけど、チームも会社もスタッフはみんな一樹より先輩だから。レースの現場に行けば、高橋（紳一郎工場長）さん、大駅（俊臣エンジニア）たちがいて、そこに「オレは星野一義の息子だ」っていう顔をしていれば、跳ねのけられるよ。「大駅さん、高橋さん、僕はこう思うけど、おふたりの考えはどうですか」とか、そのへんのまとめ方をどういうふうに自分でものにするのかが大事。もちろん、その場の雰囲気が悪くなったとしても、自分の意見はちゃんと出さないといけない。全部同調したらダメなんだ。いまの時代は、自分のポジションを失いたくないから自分の意見を言わない人が多いけど、それはダメなんだよ。そのへん、どうやってコントロールするか、後ろからニタニタしながら見ているよ。

一樹：自分がすべて正しいとは思わない。でも、自分の意見は言わないといけないと思っている。生意気にならないように、うまくやればいいなと思っています。

一義：みんなが同じことを言うのなら、たとえばテストなんかやる必要がないんだからな。

——一樹さんが目指す「理想のチーム監督像」は？

一樹：自分が若いころは自分だけのために走っていたので、気づかないことが山ほどありました。僕は、レースは自分の戦いだと思い込んでいた。もちろん、お金を出してくれるスポンサーさんがいて、チームがいて、メカニックがいてということは分かっていました。でも、やっぱり自分だけで戦っていた。その後、開発ドライバーをやらせてもらえるようになってからは、自分が乗るクルマに関わっている方々が大勢いるんだということが見えてきた。サーキットの現場に来るのはホンのひと握り。ネジ1本から作る方が工場にいる。それまでの僕は上でしかレースをせず、スポンサーさんにもチームにも数々の不義理とまではいかないにせよ、良くないことをしてきたんだなと思いました。でも、それを後悔したり、そのことを伝えたり、あのころはすみませんでしたと謝ったりしても、言い訳にしかならない。だから、ウチのドライバーには「若いときからちゃんと考えて乗れよ」とまでは言わないですけど、自分ができなかったことは伝えたいと思っています。オートスポーツの記事などを読むと、「まだ自分だけのために戦っているな」と思うようなドライバーもいれば、「いろいろな人に対して、心底、感謝することをちゃんと分かっているな」と思うようなドライバーもいて、それが見えてくる。僕は技術的なことは教えられないので、そういうことをきちんと教えていけるような監督になりたいです。

一義：たとえばドライバーがふたりい


H.Tanaka

スーパーフォーミュラの現場にもチームインパルのメンバーとして帯同してきていた一樹。これからは監督としての仕事によりフォーカスしていくことになりそうだ。(as)

れば、長谷見さんと星野みたいに100分の1秒を競争するものだから、仲良しな関係ではいられなくなる。そういうものもうまくコントロールしていかないといけないんだ。

――これまで一義さんが率いてきたチームインパルは、ドライバーを大事にすることで有名でした。

一樹：考えていることはまったく同じだと思います。チームインパルで乗ったドライバーたちはみんな、「ドライバーにとって素晴らしいチームだ、クルマを壊すことを気にしないで思いきり行ってこいと言ってくれるチームはなかなかない」と僕に言ってくれました。それを続けていきたい。ただ、僕自身がチームインパルで乗っていたときには監督と親子関係だったこともあって、そういう感じではいかなかったですけど（笑）、インパルはそういうチームなんだと言われ続けたいです。クルマを壊せば、お金の問題はいっぱい出てくるとは思いますけどね。

一義：ウチのチームでは、競争しないドライバーはダメだよ。壊せば金がかかる。壊れたのを見て、ずっと計算していくらだ、500万～600万かかる？　そうか、なんとかそれぐらいでやれと済まして、ドライバーにはいっさい心配かけないでやってきた。

一樹：いま、会社（ホシノインパル）では、自分に足りないものを日々勉強しています。いままで営業ということがうまくできないタイプでしたから。でも、それを避けて通っていけるわけではない。何年か前にインパルに戻ってからは、積極的に自分もそういうところを勉強していくつもりでいます。いまはウチの会社の有能な営業について回って勉強しつつ、自分たちにしかできない発想をもとに、新しいことをやっていきたいなと思っています。もちろん、これまで良かった部分は大事にするけど、同じことを続けるだけだったら、先がすぼんでしまう。それは怖いから、インパルが何か新しいことを始めたんだ、インパルはこんなこともするの？　と思ってもらうことも大事。何か新しいこともチャレンジしていきたいと思っています。たとえばずっとマレーシアでインパルの事業をやってきましたから、アジアでもっともっと発信していきたいですね。

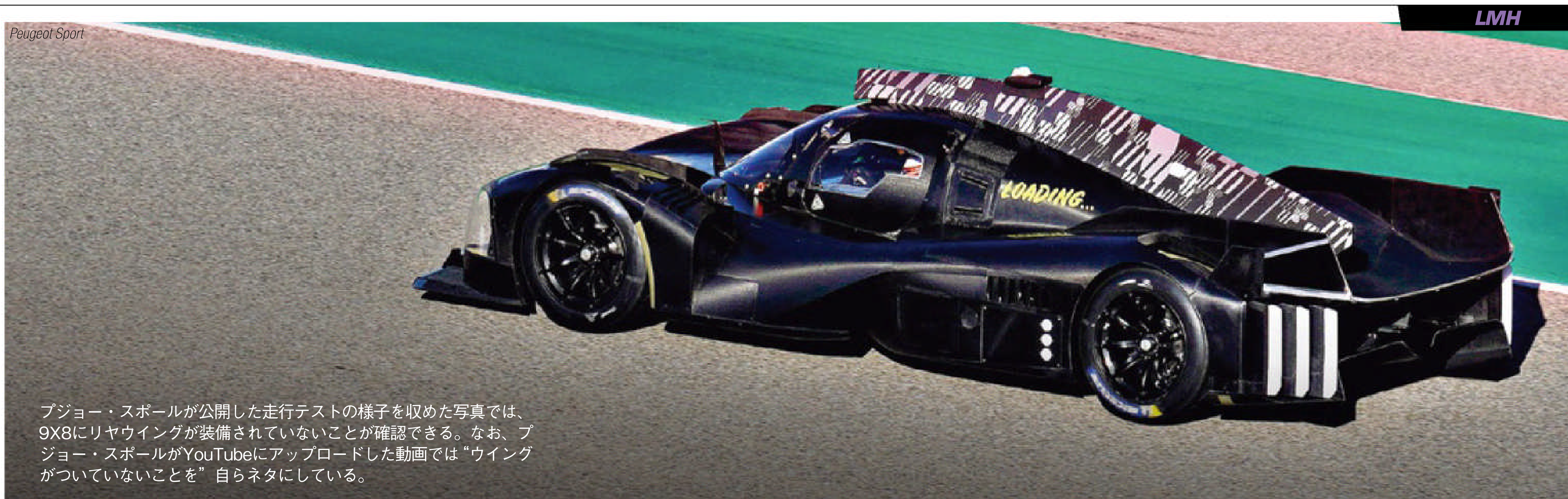
「クルマを壊してもいいから思いっきり行け」というインパルイズムは変えないでいきたい

H.Tanaka



PROFILE

ほしの かずき／1999年、レーシングカートでキャリアをスタート。SRS-F（鈴鹿サーキット・レーシングスクール・フォーミュラ）入校。2000年に渡英し、英フォーミュラフォードJr、フォーミュラルノー参戦。01年英F3選手権スカラシップクラスシリーズ7位。02年から日本へ活動の場を移し、全日本F3にエントリー。03年からは全日本GT選手権（現「スーパーGT」）GT300クラスへの参戦を開始。06年にはスーパーGT GT500クラスにTEAM IMPUL（カルソニック インパルZ）から参戦。第6戦鈴鹿1000kmでGT500初優勝。この年は全日本選手権フォーミュラ・ニッポンにもIMPULから参戦した。08年、安田裕信とのコンビで初のGT300シリーズチャンピオンに。10年には、柳田真孝と自身2度目のGT300シリーズタイトルを獲得。Nissan GT-R NISMO GT3の開発にも携わり、GT300やスーパー耐久でドライブ。GT500通算1勝、GT300通算12勝。1977年東京都生まれ。YouTubeのチャンネル「ホシノインパル 全開魂」では、写真の「IMPUL 400R」や「IMPUL KICKS」「IMPUL ROOX」といったIMPULのコンプリートカーやアフターパーツのインプレッションなどを好評配信中！



Peugeot Sport

プジョー・スポールが公開した走行テストの様子を収めた写真では、9X8にリヤウイングが装備されていないことが確認できる。なお、プジョー・スポールがYouTubeにアップロードした動画では“ウイングがついていないことを”自らネタにしている。



Peugeot Sport

プジョーが9X8の最新画像を公開！

「リヤウイングなしで走ることが適切であることが確認された」

1月18日、プジョーは新しいル・マン・ハイパーカー（LMH）のホモロゲーション登録前のテストプログラムを継続するため、セブリングで行なわれる世界耐久選手権（WEC）の2022年シーズン開幕戦への出場を見送ることを明らかにした。

WECは12日に22年シーズンの暫定年間エントリーリストを発表。プジョーも『プジョー・トタル・エナジーズ』として最高峰クラスに位置づけられるハイパーカークラスにLMH規定に基づき開発中の新型ハイパーカー『プジョー9X8』を投入し、新規参戦することが決定した。WECのフレデリック・ルキアンCEOは、プジョーが6月のル・マン24時間でグリッドを確保するためには、開幕戦セブリングもしくは第2戦スパに参加する必要があることを明言しているが、フランスのメーカーは、93号車と94号車の2台が3月19日にアメリカ・フロリダ州のセブリング・インターナショナル・レースウェイで開催されるセブリング1000マイルを欠場する方針であることを公にした。また、プジョースポールは彼らのニューマシンがどのタイミングで実戦デビューを果たすのかは明らかにしていない。

プジョーはほかのハイパーカーチームと同様、フルシーズンエントリーする競技者として登録されている。彼らは現在、2・6ℓV6エンジンとハイブリッドシステムを搭載した新しいプロトタイプレーシングカーのホモロゲーションを確定させる前段階の集中的なトラックテストプログラムに取り組んでいる。このホモロゲーションは一度確定すると25年まで凍結される予定だ。

セブリング1000マイルの欠場を発表した一方で、プジョーはモーターランド・アラゴンにおける新型マシンの走行テストの様子を記録した写真を公開。9X8の開発プログラムは今年「さらにスピードアップ」し、シミュレータでの検証や毎月のトラックセッションを通じて、研究と承認作業が継続されるという。

ステランティス・モータースポーツディレクターのジャン・マルク・フィノーは「チーム・プジョー・トタルエナジーズは、フロリダ州のセブリングで始まる22年のカレンダーを構成する6つのラウンドの最初のラウンドには参加しない」と語る。

「9X8は、大会主催者と合意した準備、信頼性、競争力のレベルに基づいてレースデビューを果たす予定であり、（我々は）開発プログラムの進捗に合わせて定期的に情報を提供する」

「シーズン全体にコミットせず、一部のレースに参加するという選択肢もあった。それも可能ではあっただろうが、一貫性がなかった。そのため、チームがこの分野に完全に没頭できるようなアプローチを選択した。これによって開発作業とホモロゲーションプロセスが継続しているため、9X8がすべてのレースに出場しなくても主催者とのコラボレーションを大幅に強化することができる」

9X8は昨年12月にロールアウトが行なわれており、その際に公開された画像ではリヤエンドの広範囲が意図的に隠されていたため、独創的な「ウイングレスのデザインが変更されたのではないか」との憶測につながった。しかしながら、今回公開された写真では、マシン後部にウイングは装備されていないことが示されている。

プジョーのWECテクニカルディレクターを務めるオリビエ・ジャンソニは「この（ウイングレスの）構成はACO／FIAのル・マン・ハイパーカー規則によって認められているものだ」と述べている。

「私たちの計算と風洞実験によって、リヤウイングなしで走るという我々の決定が適切であることが確認された。このオプションに必要な開発やセッティングとともに、特性の異なるさまざまなサーキットでのテストを通じて、このオプションが検証されることを期待している」

なお、22年シーズンのハイパーカークラスでは、プジョーのほかにトヨタ、グリッケンハウス、アルピーヌが名を連ねており、4チーム合計6台がタイトルを争う。バイコレスも同クラスへのシーズンエントリーを目指していたが、選手権の選考委員会はこのチームが〝必要な選考基準を満たしていなかった〟として、エントリー申請を却下したことが明らかになっている。

Text : sportscar365
Photo : AUDI ／ Peugeot Sport ／ Porsche

LMDh

「携わったすべての人に感謝」

ポルシェのLMDh車両が初走行を完了!

1月14日、ポルシェは2023年に向けて開発中の新型LMDh車両をドイツ・バイザッハのテストコースでシェイクダウンし、その様子をSNSを通じて公開した。

LMDhは、IMSAウェザーテック・スポーツカー選手権で現在採用されているDPi後継規則で、23年に正式採用される。また、ACO／FIAとのコラボレーションにより、LMDh車両はル・マン24時間を含むWECのハイパーカー・クラスにも参戦可能となり、トヨタのGR010ハイブリッドなどル・マン・ハイパーカー（LMH）規則の車両と同じ土俵で戦うことになる。

ポルシェはマルチマチックのLMP2シャシーをベースとし、LMDh規定マシンの開発を推進。チーム・ペンスキーと組んで『ポルシェ・ペンスキー・モータースポーツ』としてIMSA、WECの両シリーズに23年から参戦する予定となっている。

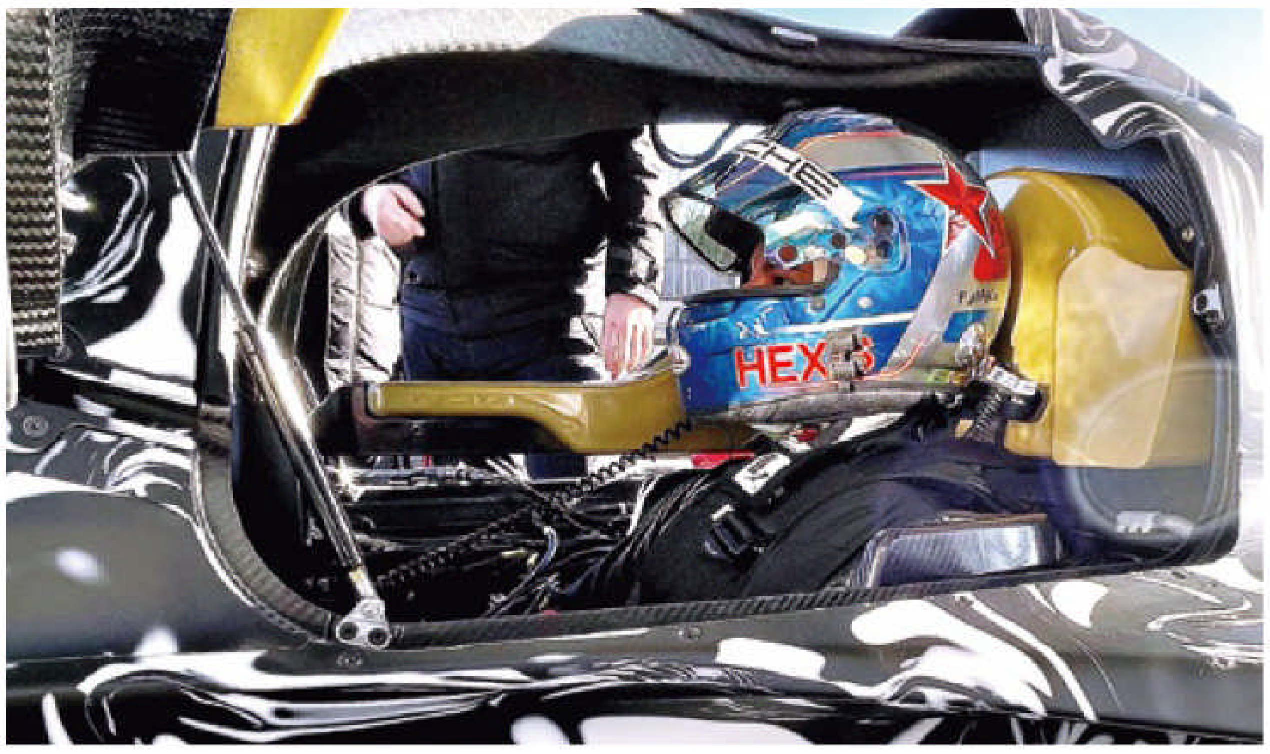
今回のロールアウトに際し「23年に向け、WEC／IMSAを戦う新型車両の開発プロセスにおけるこの重要なステップを、非常に誇りに思う」と、ポルシェモータースポーツのバイスプレジデントであるトーマス・ローデンバッハはコメントしている。「バイザッハ（の開発陣）とチーム・ペンスキーに携わったすべての人に感謝したい」。

Porsche



LMDh参入を表明しているメーカーではいち早く初走行を終えたポルシェ。テストされたLMDh車両にはカモフラージュが施されており、車両のディテール部分を確認するのは難しい。

Porsche



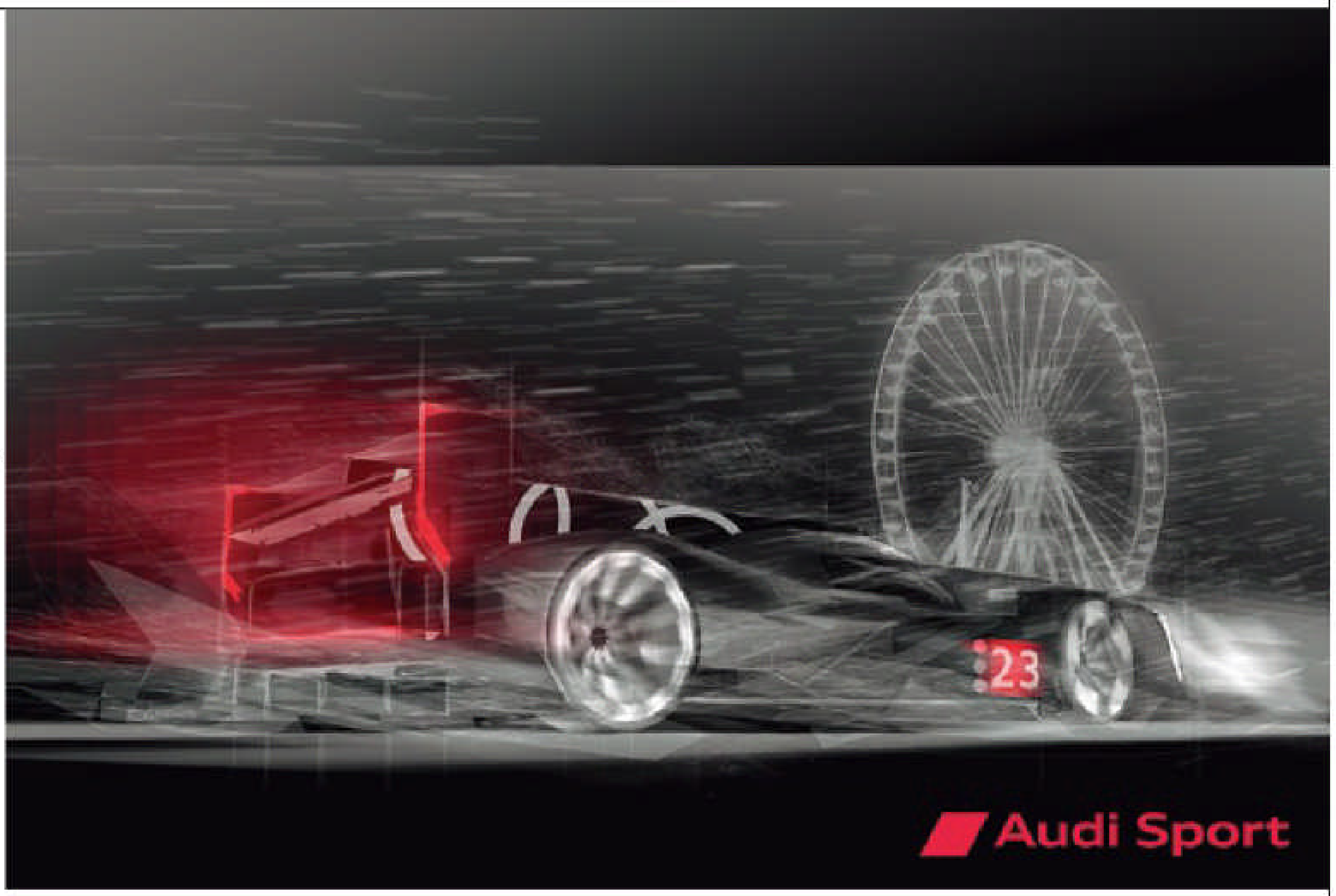
今回の走行ではファクトリードライバーのフレデリック・マコヴィッキがステアリングを握り、走行後には「僕らは何周か走行し、クルマが予期したとおりに動いていることを確認できた」とコメントした。

LMDh

LMDh車両のロールアウト時期は明言せずも……

“デビュー前撤退説”をアウディが完全否定

AUDI



LMDhのレギュレーションの発表後、アウディはもっとも早く参入を宣言したメーカーのひとつだった。F1参入については今年の初めに決定されるという報道もあったが、本稿校了時点では何の発表もない。

LMDh規定車両によりスポーツカー界復帰を果たす予定のアウディ。このドイツブランドについて、2021年末に“F1参戦を志向するアウディがLMDhプログラムをマシンのトラックデビュー前にキャンセルした”と、フランスメディアの『autojournal』が報道したが、アウディのカスタマーレーシング部門を率いるクリス・ラインケがこれに反論。LMDh規定が本格導入される23年に向けてプログラムは現在も「全速力で進んでいる」と主張した。

アウディは20年11月30日、LMDh参入をアナウンス。21年４月には車両のティザー画像を公開したほか、22年初頭のトラックデビュー、そして23年１月のデイトナ24時間でのレースデビューが目標であることを明かしていた。

アウディについては26年のF1パワーユニットの規則変更をきっかけとしてF1参戦の噂が飛び交っている。LMDhプログラムの具体的な進捗がなかなか聞こえてこないなか、フランスメディアが伝えたのが冒頭の“LMDhプログラムのキャンセル説”だった。

「それらの噂を読んで驚いた。内部では、それ（LMDhプログラム）は進められている」とラインケはSportscar365に対し語った。

「いまのところ、その（プログラムの）状況は伝わってきている。明らかに、内部ではこのプロジェクトは順調に進んでいる。最終発表と最終決定がもたらされる予定であるが、現時点で“ニュース”はない」とコメント。また、ラインケはアウディのLMDh車両がいつロールアウト予定であるかを明言しなかった。

ベルギーのチームWRTがWECにおけるアウディのファクトリーチームになる準備を整えているものとSportscar365は見ているが、WECおよびIMSAでのカスタマーチームはまだ発表されていない。それでもラインケは、22年の上半期にはさらなる発表が予想されると述べる。

「ありとあらゆる側面から、（このプログラムは）関心を集めている。さまざまなブランドがル・マンへと戻る、偉大なストーリーだ。アウディが再びル・マンを選択するというのは、素晴らしい物語だ。カスタマーにとっても、この新時代の一部になれる可能性がある、素晴らしいストーリーだ。したがって、非常に好評を博しているのだ」

〝砂漠の王〟の悲願が成就
アル・アティヤがダカール制覇！ TGR勢は全4台が完走

Text：autosport web
Photo：TOYOTA

2022年1月1日から14日間にわたって中東、サウジアラビアの砂漠地帯で戦いが繰り広げられた第44回ダカールラリー2022が、14日に同国西部の港湾都市ジェッダでフィニッシュ。トヨタGAZOOレーシング（TGR）のナッサー・アル・アティヤ／マシュー・ボーメル組（GRダカールハイラックスT1+）が総合優勝を果たした。アル・アティヤは通算4度目のダカール制覇。また、TGRにとっては19年以来、3年ぶりの栄冠となった。

一方、アル・アティヤ／ボーメル組のチームメイトたちは、ジニエル・ド・ヴィリエール／デニス・マーフィ組が総合5位、シャミア・バリアワ／ダニー・スタッセン組は総合15位となった。最終日のステージ12で今大会2度目のステージウインを飾ったヘンク・ラテガン／ブレット・カミングス組は総合31位でラリーを終え、TGRは参戦した全4台が完走を果たしている。

〝砂漠の王〟の異名を取るアル・アティヤは今年、トヨタの新型ランドクルーザー300 GRスポーツと同じ3・5ℓV6ツインターボエンジンを搭載する、GRダカールハイラックスT1+をドライブ。ラリーの初日から総合首位の座を守り続けてきたアル・アティヤは、総合2番手のセバスチャン・ロウブ（バーレーン・レイド・エクストリーム／BRXハンターT1+）を33秒19引き離した状態でラリーの最終日を迎えた。この日行なわれたステージ12は今大会最短となる競技区間165kmのステージ。ナビゲーションが難しいコースだったものの、アル・アティヤとボーメルにとってそれは大きな問題にはならなかった。彼らは、ステージウインを飾った僚友ラテガン／カミングス組から7分53秒遅れのステージ19番手でフィニッシュとなったが、ライバルとのギャップは充分にあり、最終的には27分46秒差で総合優勝を飾っている。

この勝利はアル・アティヤにとって特別なものだった。カタール出身の彼にとって、20年から中東・サウジアラビアが舞台となったダカールラリーを制することは悲願であった。20年と翌21年の大会では、ともに優勝争いに加わりながら僅差の2位に終わり、涙を飲んできた。そんななかで今年、ついにその雪辱を果たすことになった。

また、TGRにとっても特別な1勝となった。チームは今大会に向け、大径化されたタイヤとホイール、拡大されたサスペンションストローク、そして前述の新開発エンジンなどを採用したニューマシンを開発した。今回、3年ぶりに手中に収めた勝利は、チームが〝モータースポーツを起点としたもっといいクルマづくり〟の信念のもとに、技術の限界に挑んだ結果と言えるものだ。



トヨタ自動車の豊田章男社長もTGRとアル・アティヤの優勝に対し祝福の言葉を発表。また、同時にダカールラリーの過酷さにも触れ、「無事に走破し帰ってきてくれて安心しました」ともコメントしている。

「ナッサーとマシュー、そして我々チーム全員にとっても本当に最高の勝利だ」と語るのは、チームを率いたグリン・ホールTGRチーム代表。

「新しいGRダカールハイラックスT1+が、デビュー戦のダカールラリーで勝利でき、感激している。この勝利を、長年にわたってTGRのダカールプロジェクトをサポートし続けてくれたヨハン・ファン・ゼイル博士（元欧州トヨタCEO：21年7月逝去）に捧げる。今年成し遂げたこの勝利を心から誇りに思っているし、きっと博士も喜んでくれていると思う」

優勝したアル・アティヤは「ダカールでの勝利は最高の気分だ！　僕たちは序盤からラリーをリードし、大会を通してペースをコントロールしてきたが、それを成し遂げての勝利は格別だね」と語った。

「TGRとサポートしてくれたスポンサーの皆さまに感謝している。また、この素晴らしいGRダカールハイラックスT1+を生み出してくれた、チーム代表兼テクニカルマネージャーでもあるグリン・ホールにも感謝したい。最高のダカールだったし、本当にうれしいよ」

なお、チーム・ランドクルーザー・トヨタオートボデーの三浦昂／ローラン・リシトロイシター組（トヨタ・ランドクルーザー200）は総合38位に入って四輪部門・市販車クラス優勝を飾り、目標としていたクラス9連覇を達成している。

メーカー謹製〝フルチューン仕様車〟も……！

「カスタムカーの祭典」で自動車メーカーが競技ベース車両をお披露目

Text：auto sport
Photo：後藤 純（Jun Goto）／NISSAN

新型コロナウイルス感染拡大の影響により、昨年は開催がかなわなかった東京オートサロン（TAS）だったが、2022年は感染対策を徹底したうえで1月14〜16日の3日間にわたって行なわれた。「カスタムカーの祭典」と言われるこのイベントだが、今年のTASでは自動車メーカーが本誌も注目すべき〝競技ベース車両〟をお披露目した。

トヨタはこのイベントに先駆けて、GR GT3コンセプトのほかに「GRヤリスのフルチューンモデル」を公開するとアナウンス。そして、会場で発表されたのが『GRMNヤリス』であった。GRヤリスはWRCで勝つために生まれたクルマだが、それをさらに鍛え上げたのがGRMNヤリス。ボディ剛性が引き上げられているほか、約20kgの軽量化や10mmの車高低減、10mmの車幅拡大などがなされ、走りに磨きがかけられている。

ホンダは、新型シビック・タイプRを世界初公開。会場にディスプレイされた車両はプロトタイプだということもあり、カモフラージュラッピングが施されていた。5ドア・ハッチバックボディの後部には大型のスポイラーが装備されていた。先代と同様、ツーリングカーカテゴリーでの競技車両化があるのか気になるところだ。

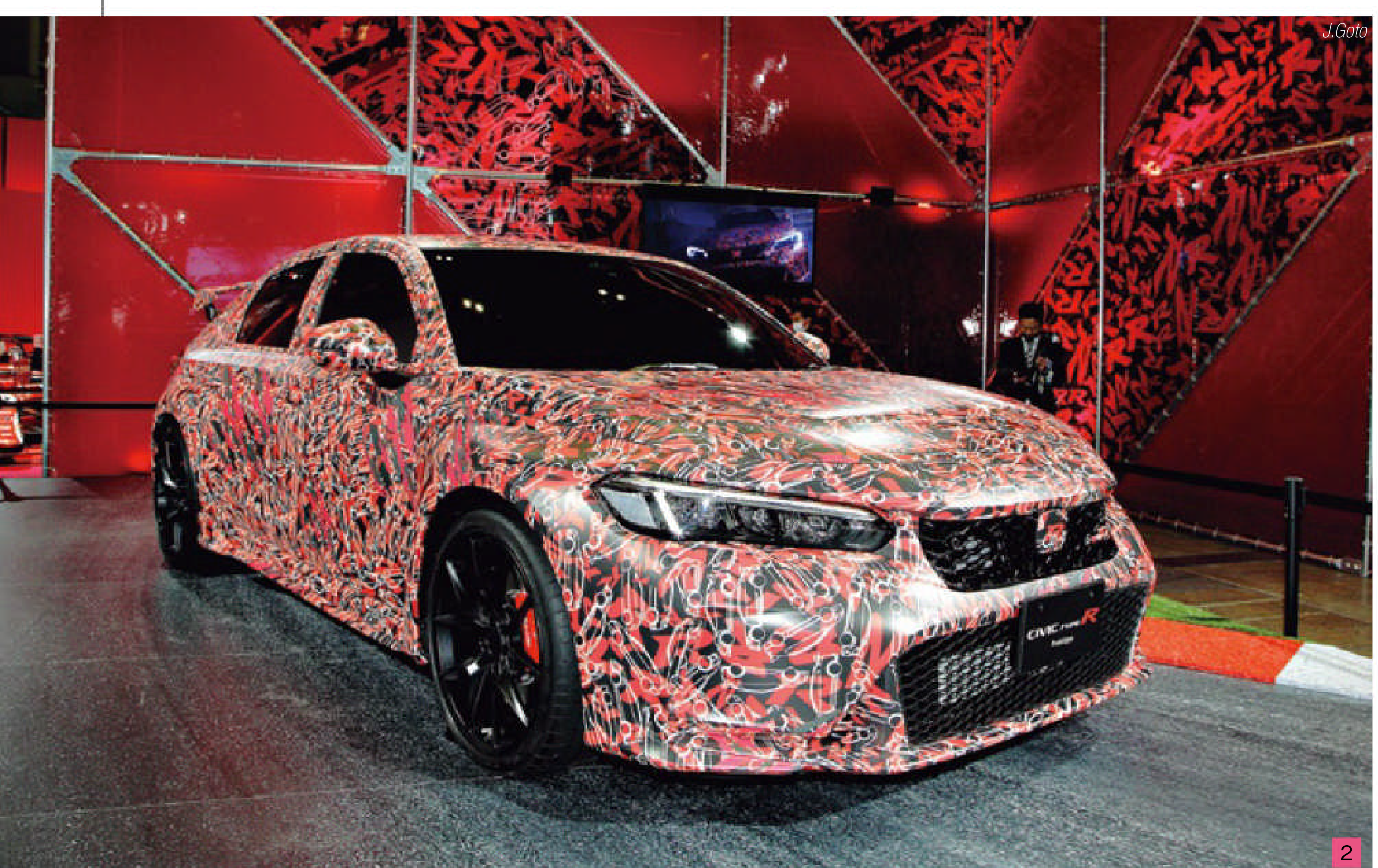
そして、ニッサンは新型フェアレディZの日本仕様をお披露目した。今季ニッサンが投入するGT500車両の車名は『Z』のみとなったが、市販車はこれまでと同様に『フェアレディ』を冠することが明らかになった。先代のZは海外GT4車両が販売され、イギリスGT選手権などで使用されてきた。新型Zが、今後モータースポーツベース車としてどう活用されていくのかも注目したい。

J.Goto



1

J.Goto



2

❶GRMNヤリスはサーキットパッケージとラリーパッケージの２モデルが展開される。また、このクルマは“売って終わり”ではなく、GRガレージで『アップデートプログラム』が提供される。❷以前からテスト時のスパイショットが出回るなどしていた新型シビック・タイプRがついに公開された。この型が純ガソリンエンジン車最後のタイプRになるとも噂されている。❸新型Ｚの発表イベントには、日産自動車の内田誠CEOとKONDO Racingの近藤真彦監督が“Ｚファン代表”として登壇した。



3

NISSAN

ーたち

Text：角田五十四（Isoshi Sumida／本誌）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／森山俊一（Toshikazu Moriyama） 草皆茂則（Shigenori Kusakai）
三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／田村 翔（Sho Tamura）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）／XPB


XPB

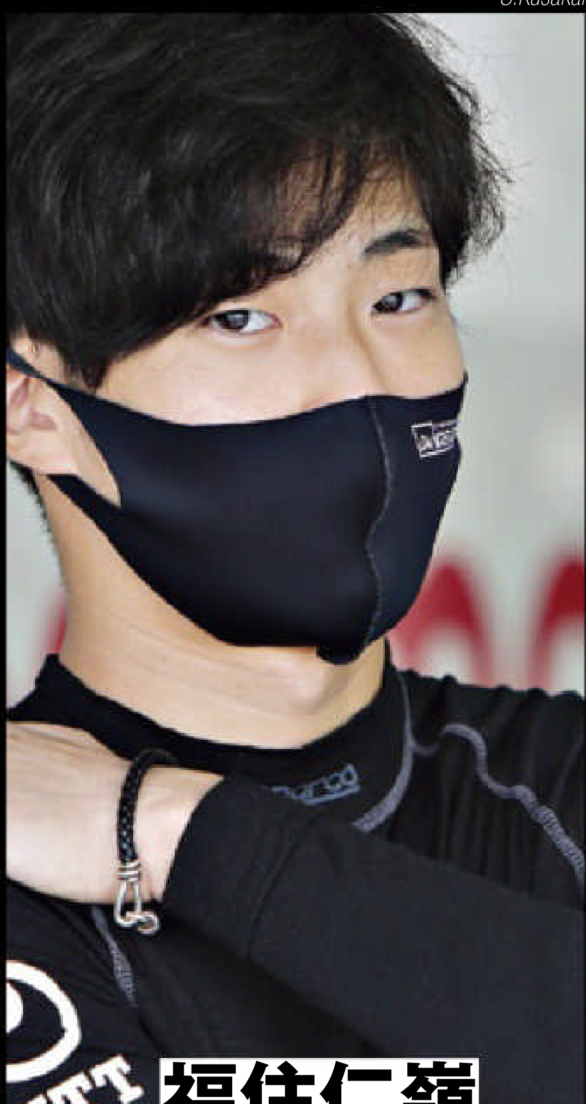
角田裕毅
2000.5.11
F1：アルファタウリで活躍。最上位は4位


S.Kusakai

牧野任祐
1997.6.28
SF：決勝3位1回
GT：Q1トップ1回、優勝1回


T.Ogasawara

宮田莉朋
1999.8.10
SF：予選2番手1回
GT：PP 2回


S.Kusakai

福住仁嶺
1997.1.24
SF：PP1回、優勝2回
GT：PP 1回と2勝


N.Mitsuhashi

山下健太
1995.8.3
GT：Q1トップ、PP1回、優勝1回


M.Hirata

松下信治
1993.10.13
SF：PP1回、決勝3位2回
GT：1勝

レースを、重圧に負けることなく勝ち抜いた松田次生／ロニー・クインタレッリなど、「さすが」と思わせるスキルが随所で見られた。

これらのテクニックや強メンタルは、豊富な経験に裏付けられる部分も多く、そこは勢いだけではなかなか崩せない。昨年のSFでの野尻の強さも、近年でも例がないほどの完勝ぶりであり、それを超えるのは同世代でも難しそうな雰囲気だった。

しかし、これからの第7世代は、徐々にミスが減っていき、そこへテクニックや経験値の上積みが増えていく。上の世代にとって手強い存在になっていくことは間違いないだろう。

GTでは、これまで第7世代同士のコンビは16号車のみであったが、今季はトップチームのトムスが2台とも若いふたりによる組み合わせとなった（36号車：坪井／ジュリアーノ・アレジ、37号車：宮田／フェネストラズ）。常勝チームの体制下で、彼らがどこまでポテンシャルを発揮するか見ものである。GTではまだまだベテランたちが一線で活躍中で、とくに次生、ロニー、立川祐路といった鉄人級の彼らとの戦いも楽しみではある。また、SFでは佐藤蓮の参戦も決定。彼は、現在トップカテゴリーにエントリーしている第7世代のなかで、もっとも若く、それも今季の楽しみのひとつ。

本誌では昨年1年を通して、第7世代のドライバーを、不定期でインタビューしてきた。最後にその最終回として、2021GT500チャンピオンの坪井のインタビューをお届けしよう。

2021年のSF／GTのリザルトに見る“第7世代”の勢い

下の表は、2021年のスーパーフォーミュラおよびスーパーGTのリザルトに、どれだけ第7世代ドライバーが占めているかを示したもの。驚くべきことにSFでは、第7世代以外は野尻と関口のふたりしかいない。経験に裏付けされたテクニックはもちろん大事だが、それ以上に純粋なスピードが求められるSFでは、もう若い彼らが中心と言っても過言ではないのだ。GTの予選では、第3、4戦のみ世代が違うが、じつはこの2戦のQ1は第7世代がトップタイムをマークしている。今季は第7世代同士のコンビも生まれ、急速に若返りが進んでいる。

●2021年の第7世代のリザルト

SF

Rd.	予選 PP	決勝 1位	決勝 2位	決勝 3位
1 富士	野尻智紀	野尻智紀	大湯都史樹	福住仁嶺
2 鈴鹿	福住仁嶺	野尻智紀	平川 亮	笹原右京
3 AP	G.アレジ	G.アレジ	阪口晴南	松下信治
4 SUGO	関口雄飛	福住仁嶺	大湯都史樹	関口雄飛
5 もてぎ	野尻智紀	野尻智紀	関口雄飛	松下信治
6 もてぎ	大津弘樹	大津弘樹	阪口晴南	牧野任祐
7 鈴鹿	松下信治	福住仁嶺	平川 亮	野尻智紀

※（青枠）は第7世代ドライバー

GT

Rd.	予選 PP	決勝 1位
1 岡山	阪口晴南	大嶋和也／山下健太
2 富士	宮田莉朋	塚越広大／B.バゲット
4 もてぎ	山本尚貴	山本尚貴／牧野任祐
3 鈴鹿	伊沢拓也	松田次生／R.クインタレッリ
5 SUGO	福住仁嶺	平峰一貴／松下信治
6 AP	笹原右京	野尻智紀／福住仁嶺
7 もてぎ	宮田莉朋	野尻智紀／福住仁嶺
8 富士	山下健太	関口雄飛／坪井 翔

躍動する第7世代の若きドライバ

ニッポンのレースシーンは、もはや彼らが中心になりつつある


S.Tamura

大津弘樹
1994.5.25
SF：PPから勝利1回
GT：Q1トップ1回


S.Tamura

平川 亮
1994.3.7
SF：決勝2位2回
2022年はWECに挑戦


S.Tamura

笹原右京
1996.4.24
SF：病欠牧野の代役で最上位3位
GT：PP1回


T.Moriyama

坪井 翔
1995.5.21
GT：1勝してシリーズチャンピオン


S.Kusakai

阪口晴南
1999.7.9
SF：決勝2位2回
GT：PP1回


S.Tamura

大湯都史樹
1998.8.4
SF：予選2番手2回、決勝2位2回
GT：Q1トップ1回


S.Tamura

ジュリアーノ・アレジ
1999.9.20
SF：雨のなかPPから優勝

2021年シーズンが開幕する前の、本誌No.1548で、いまどきの若い世代の速さについて紹介した。ひと昔前は、上位カテゴリーにステップアップしてもしばらくは習熟の期間を要するのが一般的だったが、いまどきの若者はポンと乗ってポンとタイムを出す。スポット参戦でも「ポジションキープ」どころか、「上位狙い」を目指せたりする。

日本のレースシーンでは、高橋国光がもっとも古い世代の代表であるが、各年齢層や活躍した時期で分けると、いまの若い世代は７番目にあたり、本誌では“第７世代”と名付けている。この世代が数年前から国内トップカテゴリーに参入し始め、その純粋な速さ、適応力は、過去の世代とは一線を画しているように見えるのだ。この才能は、これまで日本のレースをコントロールしてきた先輩たちにどこまで通用するのかが興味の的であった。

そして、いざシーズンが始まってみると、やはり若きファイターたちの実力は疑いようもなく、もはや彼らが国内レースの中心になりつつあると感じるのである。

スーパーフォーミュラ（SF）では、いま円熟期にある野尻智紀の強さが目立ったが、その彼を脅かす存在のほとんどが第７世代だった。開幕戦こそ野尻がポール・トゥ・ウインを飾ったものの、その後は福住仁嶺や松下信治らが速さを見せた。

新SF王者・野尻は、松下の速さを「突き抜けている」と表現し、福住に関しても「いつもすごいなあと思っている」と語っている。もちろん、ドライバーとして負けを認めているわけではないが、その潜在能力の高さを脅威に感じていることは確かだろう。

福住は昨年のSFで２勝しており、さらには「幻の勝利」（トップ独走中にタイヤバースト）もひとつある。この幻が「現実」だったら、野尻の強さも多少は揺らいでいたかもしれない。一方、松下は、SF第７戦鈴鹿でPPを奪取。新興チームであるB-Maxでの快挙だけに、これは価値ある一撃と言えた。

スーパーGTでは、開幕戦岡山の後半は、第７世代同士のフレッシュかつ熱いトップ争いになり、このとき２位に甘んじた坪井翔が、関口雄飛と共にタイトルを獲得した。予選でも毎戦のように第７世代が席巻。阪口晴南は、サッシャ・フェネストラズの代役参戦でありながら開幕戦岡山でPPを獲得し、宮田莉朋は計２回のPPを奪い、ヨコハマタイヤの可能性を示した。さらに、第５戦SUGOでは、松下がインパルに６年ぶりの勝利をプレゼントし、SFで野尻の対抗馬となる福住が年間最多の２勝をマーク。さらにはPPも１回記録するというフル回転の活躍を見せた。

このように昨年の両カテゴリーを盛り上げてくれた若者たちではあるが、上の世代の技も光っていた。SFで強すぎる野尻に対し、関口はかつての速さを取り戻し、第４戦SUGOでPPを獲得。そのとき流した涙は、それまでの長いトンネルを抜けたことを意味していた。

また、GT第２戦富士では、塚越広大が、マシンが本調子ではないながらもラッキーでつかんだポジションを粘り強く守り（ピットインとFCYが重なりトップ浮上）、また第４戦もてぎでは、速い宮田の追撃を山本尚貴が技で押さえ込み、さらには第３戦鈴鹿では千載一遇の必勝



ニッポンのワンダーボーイたち

［不定期連載］レーシングドライバー

第7世代インタビュー

12

最終回



N.Mitsuhashi

坪井 翔

“SHOw time”は今年も続く。

坪井翔は、みずからのことを「つまらない人間」と自嘲する
「人見知りで口数が少なく、いじりづらい」からだという
だが、いざヘルメットを被るとその目はひと際強い光を放ち
魅力あふれるファイターに変身する

Text : 角田五十四（Isoshi Sumida ／本誌）
Photo : OLLIE/ORIHARA ／森山俊一（Toshikazu Moriyama）／草皆茂則（Shigenori Kusakai）
三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／田村 翔（Sho Tamura）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

Sho Tsuboi ●1995年5月21日生まれ ●埼玉県出身 ●171cm ●61kg

- 2014 — JAF-F4 FC（シリーズ2位）
- 2015 — FIA F4（シリーズチャンピオン）
- 2016 — 全日本F3（シリーズ3位）
マカオF3（16位）
- 2017 — 全日本F3（シリーズ2位）
マカオF3（14位）
S耐 ST-4（シリーズチャンピオン）
スーパーGT GT300（シリーズ3位）
- 2018 — 全日本F3（シリーズチャンピオン）
S耐 ST-4（シリーズチャンピオン）
スーパーGT GT300（シリーズ7位）
- 2019 — スーパーフォーミュラ（シリーズ12位）
スーパーGT GT500（シリーズ11位）
- 2020 — スーパーフォーミュラ（シリーズ3位）
スーパーGT GT500（シリーズ7位）
- 2021 — スーパーフォーミュラ（シリーズ15位）
スーパーGT GT500（シリーズチャンピオン）


全日本F3では、2年目にシリーズ2位となったが、このときは後のインディ王者・パロウを上回っていた。3年目にタイトルを獲得したが、全19戦中17勝という圧倒ぶりで、これは同シリーズの歴代最多記録である。


FCJ時代の苦難を乗り越え、FIA-F4初代チャンピオンに輝く。最終戦の表彰台では、優勝したもののタイトルに届かなかった牧野任祐から、「祝福」と「悔しさ」のこもったシャンパンファイトを受ける。

OLLIE/ORIHARA

2021年度GT500のチャンピオンに輝いた坪井翔に、このオフの過ごし方を聞いた。

「この時期なので祝勝会のようなものは残念ながらできなかったんですけど、いろんな方からお祝いのお花やメッセージをいただいて、その量がとても多かったので、あらためてすごいタイトルを獲ったんだなっていうのを実感しつつ過ごしていました。体制発表も12月のうちに終わり、22年のシートが決まったうえで年を越せたので、本当に安心して優雅に過ごせました（笑）」

坪井は、過去にF4やF3でもタイトルを獲っている。そのときのオフとはやはり違うのだろうか。

「F4、F3はチャンピオンになってもこれからが本当の勝負みたいなところがありますが、GT500のチャンピオンは日本の最高峰のひとつなので、ひとつ夢がかなったじゃないですけど、ずっと目標にしていたところでチャンピオンになれたので気分的には違う。ある意味自信にもなりました。連覇は大変ですが、それを目指してがんばりたいという気持ちが高まりました」

心身ともに充実した雰囲気が伝わるなか、インタビューが始まった。

※　※

――まず最初に、自分はどんなキャラだと思いますか？

「う〜ん、つまんない人間ですね」

――ええ？（笑）

「普段あんまりしゃべらないし、外を出歩かないし。なんか、客観的に見たらつまんない人間だなって思います。若手はやっぱりいじられるキャラが多いと思うんですけど、周りの人も絡みづらいんじゃないかなって思います」

――でもハンドルを握ったら？

「そうですね、別の坪井翔が出てくるって言われますね。無線でも結構熱くしゃべってます。普段はそうではないのに、ハンドル握ると急に怒り始めたりとか、いつも吐かないような言葉を吐いたりとかはします。そこのギャップがすごいあるとはよく言われます」

――走る姿を外から見る限りは、ファイターな雰囲気を感じます。

「はい。普段の僕と、ハンドルを握った自分とはたぶん違う人間なんじゃないかな（笑）」

――その違うほうの坪井翔は、いつもどんな走りを心がけているのですか？

「速く走ることしか考えていないですね。ねじ伏せるというよりは、クルマなりに走るような感じ。自分から〝おりゃあ〟て感じじゃないです。バトルのときは〝おりゃあ〟ですけど」

――以前、リヤグリップがあるクルマが好きと聞きました。でもFCJ時代はオーバー気味のセットが好みだとも聞きました。本当はどちら？

「ニュートラルが一番いいですけど、FCJやF4あたりのころは、アンダーステアをコントロールするのが苦手で、曲がってくれるクルマのほうがすごい乗りやすくてタイムも出たので、そういう運転が得意だったんです。でもクルマが結構パワーがあってハイグリップタイヤになってくると、逆にリヤがないとちょっとおっかないなみたいな。クルマによって求めるところが微妙に違い、そのクルマに合ったものを欲しがるような感じです」

――では、サーキットでは得意、不得意はありますか？

「圧倒的に富士の相性がいいかなっていうのはあります。だいたいいつも富士でいいことが起きているので」

――雨が得意そうですね。

「そうですね、F3でもSFでも成績を出しているし」

――昨年のSFを見ていると、スタートも得意そうです。

「いや、スタートは僕苦手で。FCJとかF4時代は全然ダメで。ただ、SFのハンドクラッチは僕に合ってるような気はしますね」

――では予選の単独でのタイムアタックとバトルはどちらが好きですか？

「あ、バトルのほうが好きですね。あんまりタイムアタックは好きじゃないです。ひとりで走るより、やっぱり競争するからこそ楽しいので」

――スプリントと耐久ではどちらが好きでしょう。

「どっちもかなあ。ただ僕は耐久向きかなと思ってますね。タイヤマネジメントには結構自信があるので。あと、GTでは300のトラフィックをうまく処理しながらもタイムをなるべく落



GTのデビュー２年目は300のMCで。その開幕戦はタイヤ無交換作戦で表彰台に登ったものの、スタート担当の坪井が前半にタイヤを使ってしまい、トップで戻って来たものの、後半の松井孝允が苦戦。「こんなに悔しい3位はない」と、レース後坪井は涙。タイヤマネジメントの大切さをこのとき学習した。

T.Ogasawara



S.Kusakai



SF参戦２年目となる20年、坪井はシリーズ最多の２勝を挙げる。初優勝の岡山では、師匠でもある石浦を抜いての勝利。表彰台にはふたり並んで立った。翌年はいよいよチャンピオンを狙う位置に、と思われたが……。

N.Mitsuhashi

ハンドルを握ると別の坪井翔が出てきます 怒り出したり暴言を吐いたり…… ギャップがすごくあると言われます

とさないで走るとか」

――たしかにレースを壊したりとか、ミスで飛び出しちゃうっていうことがないイメージです。だからGTでも後半担当なのですかね。

「はい。僕自身もそう思っていて、いまでほぼ、後半しか乗ったことないくらいです」

人見知りがスポンサー活動を

――では次に昔の話をお聞きします。そもそも坪井選手がレースに興味を持ったきっかけは、なんだったのでしょうか？

「最初はあまり覚えてはないんですけど、ショッピングモールで、親が後ろから引っ張って、子供はただアクセルを踏んで10mくらい進んで終わりみたいな、そういうアトラクションがあったんですけど、それに乗って結構楽しかったみたいです。それからミニカーとかで遊ぶようになり、父もクルマが好きだったので、じゃあちゃんとしたカートコース場に行ってみようかと。で、いざ乗ってみたらすごい楽しいってなって、じゃあちゃんと始めようとなりました」

――お父さんはレースには出ていなかったのですか？

「まったくレースには出てなくて、趣味で自分のクルマの車高を落としたりとか、富士のスポーツ走行でちょこっと走るみたいな、その程度だった感じですね」

――その後、カートで活躍した後にFTRSを受けましたね。

「FTRSは2回受けてるんですけど、1年目はまだ年齢が14歳だったので、翌年にレースに出られない。なので1年後にもう1回受けました」

――初年度はどんな感じだったのでしょうか？

「そのときはマニュアル車をまったく乗ったことがない状態で行ったので、何しろ発進できなくて（笑）。最初は一番下手くそから始まって、でも最終日には結構上位組に入れていたので、その成長率を見てもらった感じです。2年目はさすがに速く走れて、先導車がいるんですけど、それよりも速くてトップ合格できたような感じです」

――その後、晴れてFCJで4輪デビューを果たしましたが、最初はかなり苦労したそうですね。

「そうですね。スクールは富士のショートコースなんで、狭いからカートのような走りが通用する。でも本コースになると、広すぎてどこを走っていい

T.Ogasawara



昨年の開幕戦岡山で、ヤマケンと丁々発止のトップ争いを繰り広げる。ヤマケンはタイヤのグリップ不足に苦しみつつも、絶妙なライン取りでポジションを死守。坪井のGT500初優勝はかなわなかった。

T.Moriyama



経験豊富な関口とのコンビでは、得るものが多かったという。「思ったことを細かいことでもどんなことでもエンジニアにしっかり伝えて、もっとより良くしていこうという姿勢は、すごいと感じました」（坪井）。

かよく分からないし、スピード域も上がって荷重やダウンフォースとかそういのが必要になってきて。FCJは2年走ったんですけど、それで結果を出せなくて1回僕トヨタをクビになってるんです」

――3年目に、F4のFCクラス（FCJのシャシーでF4と混走）に出ていますね。

「はい。そこで初めて曲がるクルマに出合って、自分はこういうクルマが好きでこういうクルマが苦手なんだっていうのを理解したシーズンでした」

――2年目と3年目に、石浦宏明選手がアドバイザーだったようですが。

「それまで親と二人三脚でカートをやってきて、基本人見知りだったのでほかの人としゃべるのが苦手で、自分が悩んでいることを講師に伝えられるコミュニケーション能力が圧倒的になくて。それとカートは感覚で走っていたので、走りを理屈で考えたことがなかったので、教えてもらってもいまいちピンと来なかったんです」

――コミュニケーションが苦手だと、セットアップも苦労しそうですよね。

「その点は指摘されていたので、とにかくいろんな人と話すことは心がけてましたね。チームのスタッフとかにも積極的に自分から話す、会話をするっていうのは心がけてやってはいました。あと、たとえば、当時お金もなかったので、自分でスーツ着て飛び込みで営業しに行ったり」

――えぇえ？

「アポを取ったりもしましたが、直接いきなりコンコンってして企画書を持ってこういうものなんですけどみたいな。門前払いされるのも当然だったんですけど、そういうのをやりつつ人との会話をしっかりできるようにと。18、19歳くらいのとき」

――しゃべるのが苦手な人にとって、相当なプレッシャーではないですか？

「もちろんそうですし、本当に勇気が必要で。何度も店の前行ったり来たりしてもじもじしながら、行くぞみたいな感じで、本当に勇気を振り絞って。そうしないとレースに出られない状況だったし、1万円でも2万円でも集めないといけなかったので」

――その当時にサポートしてくれたスポンサーは、いまでも？

「ありますね。本当に感謝ですね」

※　※

ということで、石浦に当時の坪井の様子を聞いてみた。

「理論が通じない雰囲気はありましたね。ひとりで悩んでしまうタイプなので、そんなに悩まなくてもいいんだぞって伝えてはいました。走りはいつも限界ぎりぎりでいまにも飛び出しそうな勢いで、よくあんなに行くなあと見ていたら、ピットに帰って来た坪井は悩んでいるという。坪井のFCJ2年目の年は、僕は坪井とヤマケンは成績関係なくいつも『A』判定でした。ただ、それが伝わらないので、すごく不安げにしていました」

石浦は、坪井のもうひとつの顔も教えてくれた。

「めちゃくちゃ研究熱心なんですよ。

N.Mitsuhashi



それまでは石浦に追いつき追い越せだったのが、昨年若い阪口晴南が加入し、序盤にポンと結果を出されてしまった。そのあせりも悪循環に。立川監督は、「実力はあるのは分かっているんだから、自信を持て」とアドバイス。

S.Kusakai



F3を境に、マシンのセットアップに対する要求は変化。ハイパワーマシンになるに従って、リヤグリップを求めるようになったという。走り方は、「スライドしているのに走り続けるというよりは、グリップなりにしっかり走る」。



セットアップもなんでも把握していて、ノートもとっていたりして、いつも熱心に考えているタイプ。口に出す以上に頭では高度なことを考えていて、それはプロのなかでもハイレベル。だから結果が出るのは当然だと思います」

迷いとあせりがあった昨年のSF

――ではあらためて昨年の話を聞かせてもらいたいんですが、まずSFですけども、昨年は苦労した1年でした。その原因はどこにあると思いますか？

「それが分かったら苦労はしないんですけど、おもにはクルマの作り方だったりになると思うんですけど。そこから余計悪循環の方向に進んだりとか」

――悪循環というのは？

「試したいことがあってもちょっと雨が絡んだりするレースが多くて。公式練習雨で予選はいきなりドライとか、その逆だったり。本当はいろいろやりたかったことが、分からないまま時だけが過ぎていくみたいな状況でした。クルマのバランスも完全にいいとは言い切れない状態だったんですけど、そもそもタイム差がバランス以前の話で。

昨年のSFは、一昨年から一変
フィーリングは悪化し、さらに悪循環へ陥った

S.Tamura


T.Ogasawara

昨年のGT最終戦では、500初優勝と同時にタイトルも獲得。パルクフェルメでは、感涙にむせびつつマシンに感謝。限りなく可能性の低い条件からの逆転チャンピオンは、ヘルメット後頭部に描かれたその文字のごとく、見事な「ショータイム」。

ちょっとバランスを良くしたらトップ獲れるなんていうレベルではなかった」

――決勝でもいつもペースが悪く、グリップが薄そうに見えました。

「そうですね。まったくグリップしないし、なんかもう、あれ以上どうがんばっても速く走れません、でも1秒も差がありますみたいな状況でした。クルマのフィーリングも悪かったですね。一昨年はなんとも思わなかったんですけど、昨年はグリップしなくて普通に単独スピンしたりしてたくらい（笑）。コントロールできないような感じだったので、結構恐る恐る走っていました。エンジニアと一緒に頭抱えてどうしよう、どうしようって」

――そのあたりを立川（祐路）監督に伺ったら、「迷いとあせり」と。

「そうですね。いろいろトライしても、ちょっとダメだとやっぱり一昨年の仕様に戻ってみたりとかして、コンセプトをちゃんと決められずにその場しのぎの感じがありました」

――それと新しく加入した阪口晴南選手が、序盤で成績を出したことも。

「そうですね。僕は石浦さんを追いつき追い越せでやってきてたのが、自分がチームを引っ張らなきゃって勝手にあせったりしていた。そこは自分のメンタルの弱さが出ちゃったと感じた部分ですね」

――今年の取り組みで、改善策は？

「ドライバーとエンジニアだけが動かず、もっとチーム一体となってやっていけるよう、体制作りを見直しているところです。シーズン直後のルーキーテストはタイムは追いかけなかったんですけど、内容はポジティブで、3月のテストに向けては結構楽しみな材料が増えてきているなという状況です」

――では、次にスーパーGTに関してお聞きします。初めて関口雄飛選手と組むにあたり、ドライビングやセットアップの違いはありましたか？

「思ったより変わらなかったので悩むことはなかったですね。ただ、予選に向けては僕のほうがもうちょっとリヤが欲しいとかっていう微妙な差はあったくらい。決勝に向けては『これでいいね』とふたりで納得できていました」

――関口選手は意外とセットアップが細かいと聞きます。

「そのとおりですね。僕は自分でなんとかしようって思っていたところを、関口選手はクルマでもうちょっとなんとかできるんじゃないのっていう探究心というか、求めることの強さというのは見習わなきゃいけないってすごく感じました」

――開幕戦はほぼ勝てたレースでした。あの走りを見る限り山下健太選手に相当イラついていそうでした。

「ヤマケンにムカつくというよりは自分にムカついていて、ペースがこれだけ違うのになんで抜けないんだっていう自分への葛藤ですかね。それでだいぶ血がのぼっていました。でも結果的

N.Mitsuhashi

SFとGTのWタイトルが夢。その先でWECへの挑戦権をつかみたい

にはこちらが乱すくらいトライしても抜けなかったので、今回は無理だったんだなっていうところも含めて、レースが終わった後は感情とかそういうものはいらなくて、勝った人は勝ち。どんな状況であれ、おめでとうという感じですよね」

――あのレース後、チームの反応はどうでしたか？

「結構皆さんほめてくれたというか、関口さんも含めて、あそこで飛び出すくらい行かなかったら今シーズン一緒にやっていくの嫌だよって言われたくらいで。ただ熱くなりすぎて自分をコントロールできなくなるのはもったいない、みたいなことは言われました」

――チャンピオンになったわけですから、昨年は満点だと思いますが、課題を挙げるとしたら何でしょう。

「36号車は基本的に予選のパフォーマンスが低かった。スープラ勢トップを獲れなかったっていうのは課題ですね。決勝に向けては良かったですけど」

――今年はそこが改善されるならば、予選は楽しみですね。あと、相棒がジュリアーノ・アレジ選手になりました。

「今年のトムスのドライバーのなかで、僕がいきなり最年長なんですよ」

――なんと！（笑）

「はい（笑）。なので、もう最年長かって感じなんですけど、チームを引っ張っていかなきゃいけない立場ではありますけど、そこは変に意識せず、昨年と同じやり方のイメージでいいと思っています」

――では最後に、今年の目標を教えてください。

「SFとGTのWタイトルがずっと夢なので、それに向かってがんばるだけです。やっぱりWチャンピオンって人生に1回あるかないかだと思うので。それを獲った先に、WECというチャンスをつかみにいきたいですね」

※　※

坪井のヘルメットのカラーリングは、ひと際目立つピンクがイメージカラーだが、今季そのデザインはほとんど変わらないという。後頭部には、「SHOw time!」という文字が描かれている。「SHO」は大文字だ。「ショータイムは野球の大谷翔平選手が有名ですが、僕のほうが先です」と笑う。ここは強調したい点。

「向こうのほうが目立っちゃってそっちに持ってかれてるので。負けずに貼り続けることにしました」

今年は、昨年以上にエキサイティングなショータイムを見せてくれそうだ。





＼クルマとレースを感じるコラム／

ピット・イン

いしいしんじ

第116回

走るために

作家。1966年大阪生まれ、京都在住。『ある一日』『マリアさま』ほか著作多数。当コラムの絵はレースを愛する息子ひとひ氏が手がける。

この連載は本誌リニューアルを機に次号で終了することになりました。コラム82本とセナに捧げる書き下ろし小説『ブルドッグのアイルトン』収録の書籍はQRコードより、お求めいただけます。

残すところあと2回、作画担当のひとひが連載第116回目のモチーフに選んだのはWRC、GAZOOレーシングのトヨタ・ヤリス。ラリー・モンテカルロでの勇姿。

よくよく見てほしい。カラーリングがどこか初々しい。じつはこの場面、さかのぼること5年前、2017年のモンテカルロで2位に入った「ラトバラくん」と「アンティラさん」のトヨタでのデビューシーンだ。

連載の第1回目、2017年、小学校にあがる前のひとひが初めて描いた絵が、ラリー・スウェーデンで初優勝を飾るふたりの姿だった。初回から今回、円環をとじるように、あるいは、ウイニングランを飾るランナーのように、ひとひは116回の連載を一周してみせた。

なつかしさ、ノスタルジーではない。そもそも小5にそんな感傷はない。1年生からまる5年、毎月休まず2枚の絵をしあげてきた集中力、その進歩。自分でたしかめてみたかったのかもしれない。視線はいっさい過去を向いていない。2017年を描きながら、「いま現在」を通過し、さらに「この先」へと向かっていく、まっさらな一枚。

くりかえされる、感染拡大、自粛、の波のせいで、ここ2年実感が薄いものの、子どもに限らずおとなたちも、一歩ずつ、まぎれもなく未来へと足を踏みだしている。毎日、あたらしいマスクと弁当を持たせ、夫や子どもを送りだしてきたおかあさんは表彰されていい。慣れないリモートに苦労しながら、日々、ディスプレイ上の同僚にほほえみを向けてきた社員のみんな、自らを誇るべきだ。

コロナでよかったことのひとつ。もはや誰も、過去などふりかえらない。いまは、今日はどうなのか。そして、視界はきかないにせよ、みな「この先」を希求している。社会全体が、「いま現在」の先にある未来を。結果的にせよ、それ自体は、悪くないことなんじゃないだろうか。

モータースポーツの世界は、いうまでもなく、未来へ、未来へ、たえまなく「この先」へ手を差しのばしてきた。だからこそ、ファンであるぼくたちは毎年、新学期をむかえる小学生の瞳で、あらたなシーズンを迎えることができた。

前へ、一秒も速く、前へ前へ。考えてみればこれほど前進に特化した仕事などそうはない。仕事というより、生き方の問題かもしれない。モータースポーツに関わり、とりまき、愛するものは、「この先」を求めてしか生の充足を得られないのかも。

前年の勝敗やレギュレーションなど、あっさり忘れる。新基準のタイヤ、初めてみるボディ、おろしたてのスーツで、シーズンはじめのコースへ。同じように、あたらしいマスク、新品のネクタイ、けずりたての鉛筆で、ぼくたちもまた新たなステージに走りだす。

「おとーさーん、オースポの連載なくなるんやったら、つぎの仕事もろてきてや」とひとひ。「馬の雑誌でも、野球の雑誌でも、ブルース・スプリングスティーンの雑誌でもええで」「そんなんあるかい！」

最近ひとひは「ボス」に夢中なのだ。そういえば、彼のデビュー時のキャッチフレーズは「ロックンロールの未来」だった。名盤『BORN TO RUN』のレコーディングの頃は、無一文でニューヨークからニュージャージーまで歩いて帰った。それが昨年、全世界で最も収入が多かったミュージシャンは彼だと、一昨日ニュースできいた。

明日のことはわからない。ただ、すべての未来は、いま立っている場所からその先へ地続きだ。渾身の力で「いま」を蹴り、走りだす。次は第117回。ゴールは「終わり」を意味しない。ぼくたちのレースは「この先」も、見えない光の中へつづいてゆく。

モータースポーツの世界は、未来へ、たえまなく「この先」へ

◀◀ 書籍『ピット・イン』通販こちらから

絵：いしいひとひ

Present For Readers　2022年 モータースポーツカレンダー特集

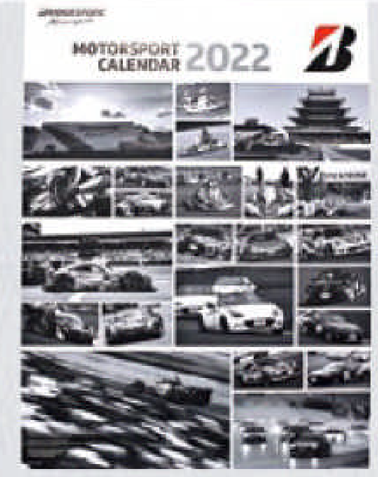
1 NISSAN NISMO 1名様



壁掛け スーパーGTに参戦するニッサンチームが1チームずつ月ごとに割り振られる構成で、数々のレースシーンが散りばめられている。大判サイズなので迫力満点！

サイズ：535×730mm　提供：ニッサン・モータースポーツ・インターナショナル株式会社

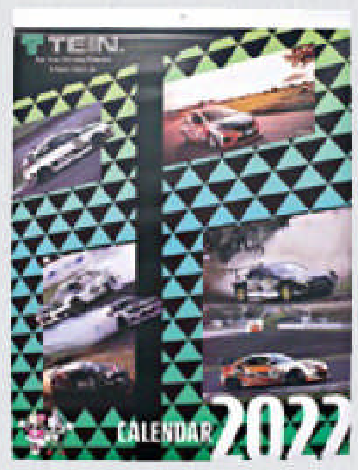
2 ブリヂストン・モータースポーツ 1名様



壁掛け 全日本ラリー選手権、全日本カート選手権、インディカーシリーズ、スーパーGTの写真が収められおり、バラエティに富んだ車両ラインアップが楽しめる。

サイズ：730×535mm
提供：株式会社ブリヂストン

3 テイン 1名様



壁掛け 1枚に2カ月がデザインされている。スーパー耐久や全日本ダートトライアル選手権、D1グランプリといったカテゴリーをカバーしている。

サイズ：600×450mm
提供：株式会社テイン

4 アウディ 1名様



壁掛け 人と自然が調和する未来を目指す、そんな願いを込めて、日本各地の美しい風景とアウディ車両が収められている。紙質にもデザインにも高級感がただよう。

サイズ：380×515mm　提供：フォルクスワーゲン グループ ジャパン 株式会社

5 ホンダ・レーシング 2名様



壁掛け F1、スーパーGT、スーパーフォーミュラの4輪カテゴリーに加えて、MotoGPなど2輪のレースシーンも収められている。

サイズ：298×420mm　提供：本田技研工業株式会社

6 ARTA 5名様



卓上 月曜始まりで予定などが書き込めるデザイン面と、スーパーGTのグラフィカルなレース写真が楽しめる面が表裏になっている。

サイズ：185×200mm　提供：株式会社オートバックスセブン

7 ABB 3名様



卓上 フォーミュラEのタイトルパートナーであるABBは、世界をリードするエンジニアリング企業。疾走感あふれる写真＋FEのスケジュール入り。

サイズ：170×210mm
提供：ABB株式会社

8 DENSO スパークプラグ モータースポーツ 5名様



卓上 DENSOがサポートする、スーパーGT、WECなどの4輪カテゴリーはもちろん、2輪カテゴリーチームの写真を収録。日曜始まりタイプ。

サイズ：110×155mm　提供：株式会社デンソーソリューション

9 GAINER 5名様



卓上 光沢感のある紙質と横長のサイズ感を活かしたデザインが特徴的。21年でスーパーGTから引退した星野一樹氏の雄姿も収められている。

サイズ：110×190mm　提供：株式会社ゲイナー

10 ヨコハマ・モータースポーツ 4名様



卓上 アドバンカラーをモチーフとし、環境への配慮からリングも紙でできている。月曜始まりの書き込み面と、裏面は車両とタイヤがデザインされている。

サイズ：125×215mm　提供：横浜ゴム株式会社

11 無限 POWER 8名様



卓上 写真っぽいイラストが強烈な個性を放つ、両面使えるカレンダー。書き込みができる面は月曜始まりで、プラスチックケースに入れて飾る仕様。

サイズ：140×160mm
提供：株式会社M-TEC

12 61号車 チャンピオン獲得記念ポスター 10名様



ポスター 21年に念願のスーパーGT300クラスチャンピオンに輝いた、61号車 SUBARU BRZ R&D SPORTの記念ポスター。
※カレンダーではありません。

サイズ：A1（594×841mm）　提供：株式会社アールアンドデースポーツ

応募方法 ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り **2022年2月10日（木）**（当日消印有効）

あて先 〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
（株）三栄 オートスポーツ編集部「1569号プレゼント」係

オンラインからの応募方法が変わりました

オンライン応募締切：2022年2月9日（水）
オンライン応募コード：『as1569』

PCやスマートフォンからご応募されるかたは、弊社が運営する『三栄ID』からお願いいたします。掲載のQRコードもしくは下記URLよりアクセスいただけます。登録後はサイト内の指示に従って必要事項をご記入ください。その際、ご住所等は正確にご入力いただきますようご協力をお願いいたします。
※応募ハガキ、オンライン応募によってお預かりした各種データは、今後の誌面作りへの活用、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内発送以外の目的には使用いたしません。

https://id.san-ei-corp.co.jp/top/

次号オートスポーツは2月10日（木）発売です

2022年2月25日号 No.1570 定価690円
※企画内容は変更になる場合がございます。

NEXT

特集

GT500 22年型3車種比較

鈴鹿テストから探る新型Zの戦闘力。スープラ、NSXの熟成と進化

―【永久保存版】国内主要サーキットガイド ― WRCマシンメカチェック ― ダカール ほか ―

読者の皆さまへ

3月29日(火)より auto sportは月刊化します。

新コンセプトは「RACE CARマガジン」

ヒトがクルマをつくり、そのクルマをヒトが走らせるからモータースポーツは面白い。
だからこそクルマがモータースポーツの主役だと**auto sport**は考えます。
目の前で繰り広げられる勝負の背景に、その主役を支えるヒトの思いや考えがあります。
誰もが逆らえない物理法則のなかで理想を追求する行為を継続することで、
モータースポーツは進化してきました。その進化過程を読者の皆さんと共有することを目指します。
ひたすら速さだけを追求するレーシングカーの美しさに心を奪われた子どもの頃の感動も忘れません。

情報のスピードよりも深度を追求する特集主義

「RACE CARマガジン」を具現化するために、特集主義の誌面構成とします。
最新情報を多面的に楽しみ、理解するにはウェブメディアよりも雑誌が向いています。
構造や構成の解説、変遷、バリエーションの展開、基礎情報など、
雑誌ならではは誌面表現でテーマを掘り下げていきます。
読者の皆さんには保存版としてじっくり読んでいただくため、
我々制作サイドでは編集期間を確保するための月刊化でもあります。
最近のレース状況をしっかりフォローしていなくても楽しめる誌面づくりを心がけていきます。

大人が楽しめるモータースポーツ・エンターテイメントを提供します

他のスポーツとモータースポーツが大きく異なる点が、道具が高度化しており、道具自体に競争がある点です。
道具は言うまでもなくレーシングカーであり、レーシングカーを構成するタイヤなどパーツです。
その開発には技術が必要であり、組織も予算も必要になります。社会が凝縮されているとも言えます。
その上で、競技を通して勝ち負けが明確になる。
だからこそ最後に思いを背負うレーシングドライバーは大きなプレッシャーにさらされる……。
モータースポーツ固有の面白さがここにはあります。
auto sportならではの視点でエンターテイメントとしてモータースポーツ情報を提供していきます。
auto sportのバージョンアップにご期待ください。

「毎月29日発売」ですが一部前倒しとなります

毎月29日がauto sportの発売日です。2月は閏年以外29日がないほか、29日が日曜祝日、一部土曜日にかかると発売日設定できないので、発売日が前倒しとなります。2022年の発売スケジュールは右記のとおりです。月号表記は発売月に対して翌々月となります。

2022年 auto sport 発売スケジュール（※3月以降）

月号	発売日	曜日
5月号	3月29日	火曜日
6月号	4月28日	木曜日
7月号	5月27日	金曜日
8月号	6月29日	水曜日
9月号	7月29日	金曜日
10月号	8月29日	月曜日
11月号	9月29日	木曜日
12月号	10月28日	金曜日
(2023年) 1月号	11月29日	火曜日
(2023年) 2月号	12月28日	水曜日

No. 1569

auto sport

オートスポーツ 2022 2/10号

auto sport 2022年2/10号（隔週金曜日発売）2022年1月28日発売　第59巻第3号　通巻1569号
発行人：伊藤 秀伸　編集人：田中 康二
発行元：株式会社三栄　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部：TEL 03-6897-4611

定価690円

本体627円

雑誌 29662-2/10

4910296620225
00627

SAN-EI CORPORATION
PRINTED IN JAPAN 大日本印刷